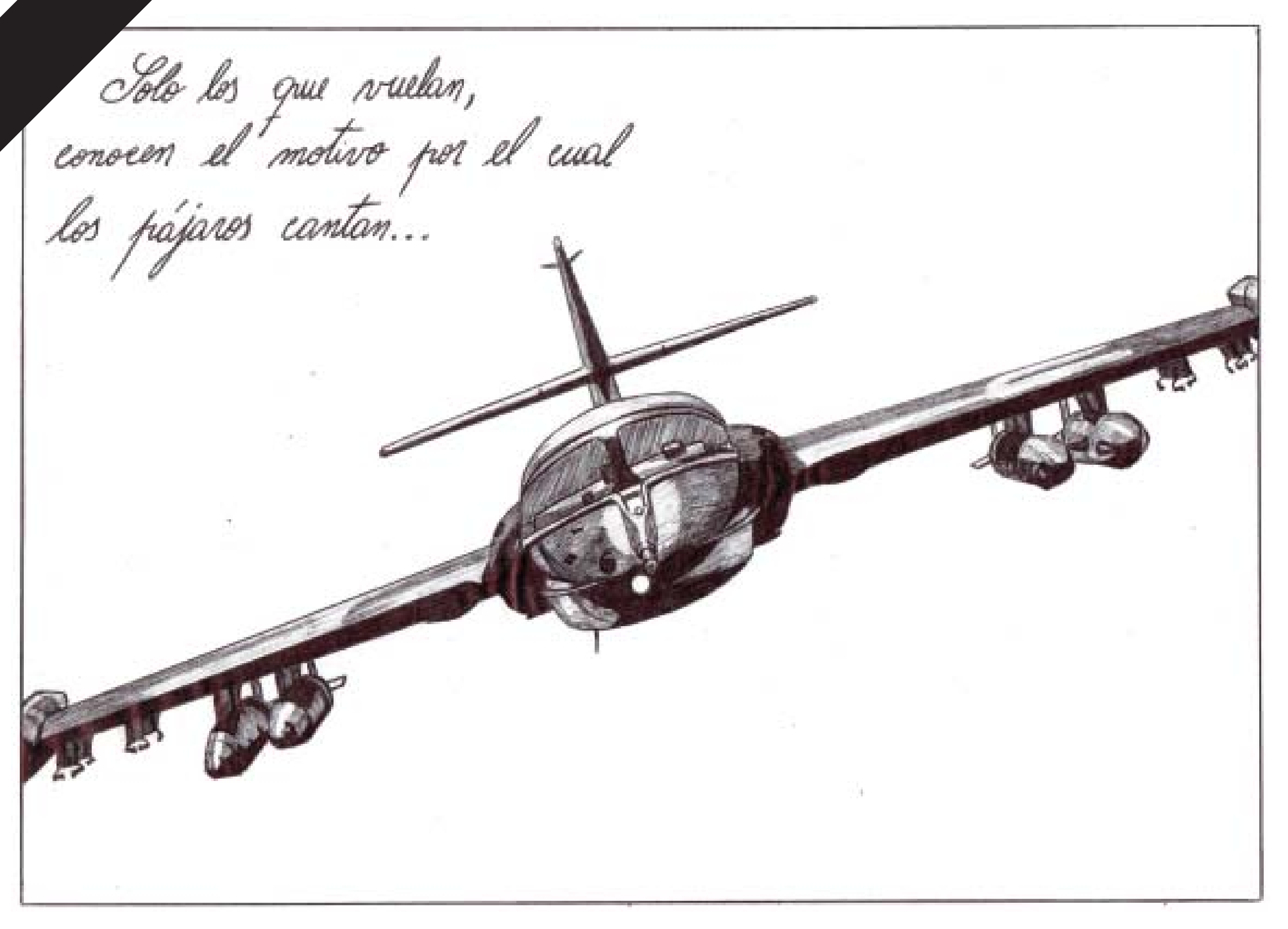


ALAS
Publicación del Cuerpo de Alumnos
de la Escuela Militar de Aeronáutica
Edición 2016
ESCUELA MILITAR DE AVIACION
100°
ANIVERSARIO
1916 - 2016
BASE AÉREA "GRAL ARTIGAS"
1916 - 2016
100
AÑOS
FUERZA AÉREA URUGUAYA - ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
340


Solo los que vuelan,
conocen el motivo por el cual
los pájaros cantan...


Los Pilotos no mueren...
solo vuelan más alto.

Estimados **lectores**

Como se ha hecho costumbre y al igual que desde ya hace muchos años, tenemos la oportunidad de presentarles un nuevo ejemplar.

En esta oportunidad la idea ha sido plasmar todas aquellas actividades que realizaron los Caballeros y Damas Cadetes de diferentes años, así como también los Nóveles Alféreces, a lo largo del año lectivo.

La propuesta ha sido presentar imágenes de mayor tamaño para así lograr un atractivo diferente al ilustrar con diferentes dimensiones las actividades realizadas con tanto empeño y dedicación, logrando de esta manera poder conocer, entender y por qué no formar parte de nuestra querida Institución.

A continuación podrán disfrutar de un compendio muy agradable, en el cual a través de éste; queremos agradecer a todos aquellos que hicieron posible lograr el objetivo una vez más.

Los invitamos a disfrutar de las páginas reflejo de compromiso, sacrificio y amor por nuestra vocación.



Cuadro de **Señores Oficiales** del Instituto



De pie de izquierda a derecha:
May. (Av.) G. Cena, Tte. Cnel. (Av.) J. P. Olivera, Cnel. (Av.) A. Arocena, Tte. Cnel. (Av.) A. Ghorsi, May. (Av.) M. García, May.(Av.) W. Guedes, Cap. (Av.) F. Galván, Cap. (Av.) G. Picos, Cap. (Av.) L. Antonini, Cap. (Av.) M. Santini, Cap. (Av.) N. Bonifacino, Cap. (Av.) C. Segovia.

Agachados de izquierda a derecha:
Tte. 1° (Av.) M. Lameiro, Tte. 2° (Av.) S. Amaral, Tte. 1° (Av.) M. Abreu, Tte. 1° (Av.) R. Trías, Tte. 1° (Av.) J. González, Tte. 2° (Av.) R. Mendieta, Tte. 1° (Nav.) J. Caraballo, Tte. 2° (Av.) R. Moiso, Tte. 1° (Nav.) D. Filippini.

Ausentes:
Cap. (Av.) C. Rodríguez, Tte. 1º (Av.) N. Carnales, Tte. 2º (Av.) M. Quintero.

Palabras del
Señor Director



Cnel. (Av.) Alejandro Arocena
Director de la Escuela Militar de Aeronáutica

Este año nuestra entrañable Revista ALAS se suma como no podía ser de otra manera a la celebración del Centenario de nuestra querida Escuela Militar de Aeronáutica.
Hace ya más de seis décadas que ésta con sus idas y vueltas es parte de nuestra Institución, tratando de hacerles llegar a Ustedes, de alguna forma, las actividades, experiencias y vivencias que se experimentan y así conozcan como se forman los Lideres del Poder Aéreo en Uruguay.
Pero en esta oportunidad como edición especial se ha tratado de recopilar artículos de las ediciones anteriores y plasmar los diferentes actos que se realizaron por el Centenario de la EMA, más entrevistas a protagonistas históricos de nuestra revista.
Sin duda alguna fue una ardua labor para todos los que trabajaron en ella, por eso quiero felicitarlos y agradecerles por su dedicación y empeño.
A nuestro lectores gracias por acompañarnos y DISFRÚTENLA.

Sumario









Fuerza Aérea
Comando Aéreo de Personal

Consejo Editor de Revista Alas
Presidente de la Comisión Administradora
May. (Av.) Maximiliano García

Secretario y Tesorero
de la Comisión Administradora
Cap. (Av.) Gonzalo Picos

Presidente del Consejo Editor
Tte. 1º (Av.) Martín Abreu



Escuela Militar de Aeronáutica
Base Aérea "General Artigas"
Jefatura del Cuerpo de Alumnos

Sección Redacción
Cbo. Hrio. (Nav.) Natalia Zuluaga

Sección Fotografía
Cbo. Hrio. (Av.) Pablo Addiego

Diseñador Gráfico
Carlos Bolsi Gavagnin

Diciembre de 2016.

Contacto: www.ema.mil.uy

Agradecimientos Especiales

DINACIA
Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales
Dirección de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea
Escuadrones Aéreos de la FAU
Unidades de las FF. AA. que fueron visitadas
por el Cuerpo de Alumnos del Instituto



Nuestra **portada**

"100 años de la Escuela Militar de Aviación"
1916 - 2016
Foto: SSRA

Cuerpo de **Alumnos**

Kronos '13 - "Los Clases"

Arriba:
Cbo. Hrio. (Nav.) Matías Díaz, Cbo. Hrio. (Av.) Bruno Fernández, Cad. 3º (Av.) Diego de Armas,
Sgto. Hrio. (Av.) Joaquín Bonilla , Cad. 3º (Nav.) Javier Longo, Sgto. Hrio. (Nav.) Agustín de Patti.
Parados:
Sgto. Hrio. (Av.) Sebastián Gentini, Cad. 3º (Av.) Jonathan Balcedo, Cbo. Hrio. (Av.) Luis Barreiro, Cad. 3º (Av.) Diego Pascual,
Cbo. Hrio. (Av.) Mirko Zuzul, Cbo. Hrio. (Av.) Eric Barrios Cbo. Hrio. (Av.) Mauro Urruty, Cbo. Hrio. (Av.) Facundo Álvarez,
Cbo. Hrio. (Av.) Alejandro Velázquez, Cbo. Hrio. (Nav.) Matías Fernández, Cbo. Hrio. (Av.) Joaquín Silveira.
Agachados:
Cbo. Hrio. (Av.) Pablo Addiego, Sgto. Hrio. (Av.) Romina Rivero, Cad. 3º (Av.) Liniquer Suárez,
Cbo. Hrio. (Av.) Santiago Hernández, Cbo. Hrio. (Nav.) Natalia Zuluaga, Cad. 3º (Av.) Sebastián Sarasúa.

Dracos '14
"Cadetes 2º"

De izquierda a derecha de arriba hacia abajo:

Juan Montesdeoca, Brian Julio, Vladimir Espinoza, Santiago Pereira, Edilio Noguera, Rodolfo Viera, Gustavo Bidart, Luis Aguallazo, Facundo Martiarena, Elder de la Rosa, Maximiliano Rosas, Mauricio Machado, Cristian Pacheco, Andy Salaberry, Mauricio Saravia, Pamela Battistessa.

Ausente: Juan Galbona.





Apolos '15

"Cadetes 1º"

De derecha a izquierda, de arriba hacia abajo:

Gabriel Blasina, Álvaro Abero, Mauricio de León, Gonzalo Pérez, Octavio Carnales, Adrian Labruna, Gonzalo García, Federico Sandoval, Denisse Nandin, Lucía Iglesias, Emmanuel García, Sofía Rodríguez.



Zephiros '16

"Aspirantes"

De izquierda a derecha de arriba hacia abajo:

Aspirantes Martín Melo, Ricardo Menéndez, Julio Pereyra, Diego Lima, Juan Godoy, Mauricio Matta, Juan Joya, Pablo Torres, Dahiana Falero, Rafael Camacho, Gonzalo Núñez, Cristian Pesca, Priscila Ilha, Santiago Piovene, Nidia Fernández, Valentina Monzón, Palmiro Vestal, Antonella Riviezzi.

Curso Básico de Formación Militar
"El Reclutamiento"



Fue un 1º de febrero el día en el que cruzaríamos la línea que separaba una vida llena de libertades a una regida por la disciplina y el orden, nos apartaríamos de nuestros seres más preciados para enfrentarnos a un ámbito diferente y desconocido.

Fuimos 55 quienes nos enfrentamos al gran desafío que conlleva el reclutamiento.

En el trayecto de este camino, arduo y difícil, bajo los apelativos de "Jefe" y "Recluta" aprendimos mediante la disciplina y las exigencias impuestas lo que es el comportamiento dentro de la Escuela Militar de Aeronáutica. Desde la manera de hablar, hasta cómo comportarnos en la vía pública.

La vida como recluta fue basada en correr y diferentes actividades desconocidas por nosotros, por ejemplo IMP (Instrucción Militar Práctica) donde el tiempo en la Plaza de Armas pasaba muy lento y parecía interminable, pero cada uno a pesar de eso puso la máxima voluntad y determinación para seguir adelante con nuevos retos. Así fue como llego piscina, "el gran desafío" ya que muchos de nosotros pudimos con las exigencias, pero más de uno fue derrotado por ella, mientras que los demás unidos siguimos adelante demostrando que unidos podíamos superar su obstáculo.

Disponíamos de tiempos muy ajustados comparado a lo que era la vida fuera de la Institución, esto lo que hacía era hacernos valorar el tiempo que pasábamos fuera de la ella.

Las corridas de la mañana eran una de las cosas más tediosas, ya que acarreábamos con el cansancio del día anterior.

En este ciclo adquirimos valores importantes como la honestidad, la integridad y el compañerismo, uniéndonos como camaradas de tanda avanzando juntos por una meta en común, ya no preocupándonos por uno mismo sino por las personas con quien vivimos.

Asp. P. Torres.

200 años de la fundación de la **ciudad de Carmelo**

El 12 de febrero se conmemoró el aniversario de la fundación de la ciudad de Carmelo, pero en esta ocasión fue especial, ya que no era menos que el número doscientos. A modo de reseña, dicha ciudad es la única que aún existe fundada por orden directa del máximo exponente de los orientales, el General Don José Gervasio Artigas; en un principio dicho pueblo era llamado Poblado de las Víboras, y se encontraba a orillas del arroyo de las Vacas. Los festejos comenzaron ya hacia la noche del jueves 11 y continuaron durante días posteriores.

Arribamos a la ciudad alrededor de las 18:00 horas y nos dirigimos a la calle "Carmen". El Pabellón de nuestra Institución se dirigió a la plaza Artigas donde, con la presencia de diversas autoridades civiles y militares se dio comienzo al acto final y posterior, el desfile terrestre, abriendo dicha ceremonia tres aeronaves Aermacchi T-260 de la EMA.

A las 21:00 horas inició el desfile, cerrando los festejos de tan importante fecha. Debemos destacar la calidez y hospitalidad de los Carmelitanos los cuales con sus aplausos, nos elevaron aún más el espíritu en una jornada agotadora tras el largo viaje y el calor durante todo el día, así como también los que formaban parte del desfile se mostraron orgullosos de ser parte de tan prestigiosa ciudad.

Cad. 1º G. Pérez.



Vuelo **Solo**

Debido a los 100 años de la Escuela Militar de Aeronáutica nuestro Curso de Selección de Vuelo se adelanto a noviembre por lo que tomamos las riendas de los T-260 antes de lo esperado; fue una ventaja ya que nos olvidamos completamente de los ensayos para el desfile de clausura de cursos que todos deseamos tener. Cuando finalmente el resto del Cuerpo de Alumnos se retiró con licencia anual, pudimos sentir el verdadero placer de encontrarnos en nuestro CSV (Curso de Selección de Vuelo). Comenzaron las charlas de la tarde, intercambiando anécdotas de las misiones de vuelo cumplidas y aclarando dudas de cosas que nos faltaban aprender; se podría sorprender uno de las cábalas que teníamos. Tampoco faltaron las promesas, los largos viajes con destinos importantes, alguna que otra bebida alcohólica en un bar y muchas otras más personales.

En diciembre quedamos boquiabiertos cuando el primero de nosotros recibió el regalo de Navidad que todos queríamos. El Cad. 2° Cristian Pacheco salvó su Primer Inspección y quedó apto para ser el primer Draco en surcar los cielos solo.

Pero el 2015 no lo dejó irse fácil; las condiciones meteorológicas no le permitieron volar solo sino hasta el siguiente año. De esta forma todos vimos con ojos brillosos como voló solo el primer Draco dando así uno de los pasos más importantes para lograr su sueño.

Tras tanta alegría continuamos planificando, estudiando y volando como nunca, aun así, no todo fue color de rosa, tuvimos altibajos, dificultades y diferentes obstáculos que fuimos superando juntos. Lo principal que aprendimos fue que todos los aviones volaban… los instructores están todos calificados como tales y el método de corrección de viento es siempre el mismo; por lo tanto no importa el avión, ni el instructor ni la meteo que nos toque, sino que somos nosotros los que decidimos si luchar hasta el final sabiendo que dimos todo o si sucumbimos a la fatiga y nos rendimos repitiendo excusas sin sentido.

Para describir que se siente elevarse en lo alto y ser uno con el cielo; con el sonido del viento al ser atravesado por la aeronave, el motor con sus 260 caballos de fuerza rugiendo con ansias de salir disparados como si volvieran a donde pertenecen; mirar al costado y saber que somos nosotros los comandantes de esa aeronave, observar el espejo retrovisor y notar que el asiento trasero no está vacío sino que están todos los que nos apoyaron y esperan al otro lado del teléfono, todo el día, para saber que tal nos fue, más emocionados que nosotros mismos. Levantar la cabeza para advertir el vasto cielo infinito con esa persona especial que ya no está entre nosotros sonriendo mientras sostiene nuestras alas; es necesario volar.

En nuestros vuelos solos pudieron variar algunas características, unos volaron unos minutos más, otros unos minutos menos, algunos unos pies más alto o más bajo, algunos necesitaron solo un tránsito y otros cuatro, pero eso es irrelevante pues no importa de qué tipo haya sido tu Vuelo Solo; *"VOLAR ES VOLAR".*

Así comenzó la historia de estos 11 soñadores cuyo final está muy lejos de alcanzarse. Y que nunca falte la frase que da inicio a los mejores momentos que nos esperan,

"…Dracos en posición tres, Cabina trabada, y prontos para decolar…"





Cad. 2º (Av.) C. Pacheco - 5/01/2016
Cad. 2º (Av.) M. Saravia - 15/01/2016
Cad. 2º (Av.) A. Salaberry - 15/01/2016
Cad. 2º (Av.) B. Julio - 19/01/2016
Cad. 2º (Av.) G. Bidart - 21/01/2016
Cad. 2º (Av.) S. Pereira - 21/01/2016
Cad. 2º (Av.) J. Galbona - 5/02/2016
Cad. 2º (Av.) M. Machado - 22/02/2016
Cad. 2º (Av.) V. Ezpinoza - 25/02/2016
Cad. 2º (Av.) L. Aguallazo - 29/02/2016
Cad. 2º (Av.) E. de la Rosa - 3/03/2016

Actividad en **Salinas**

El viernes 26 de febrero, el Curso Preparatorio del Cuerpo de Alumnos partió hacia el complejo de la FAU en el balneario de Salinas, donde nos esperaba una actividad diferente a lo habitual.
Al llegar, inmediatamente nos concentramos en una actividad de educación física entre médanos y el mar. Luego de esto volvimos al complejo para ser instruidos por los integrantes de la C.O.E. (Compañía de Operaciones Especiales). Ellos se ocuparon de darnos instrucción sobre actividades de Campaña, donde nos explicaron cómo equiparnos para éstas, y más tarde sobre los servicios de guardia como centinela; esa misma noche tendríamos oportunidad de poner en práctica nuestro reciente aprendizaje, apostándonos en diferentes puestos de guardia (Rondines) para salvaguardar la seguridad de nuestra "Base", simulando situaciones de peligro, con fines de aprender más para progresar en el futuro de nuestra carrera.
En la mañana del sábado, los Aspirantes esperábamos con ansias demostrar nuestro progreso en la instrucción anfibia, aunque finalmente no se pudo realizar debido a las condiciones climáticas. En su lugar, realizamos una corrida por la costa aplicando además movimientos de combate.
Para finalizar las actividades del viaje, compartimos un almuerzo de camaradería, con el fin de tener una reunión con nuestros superiores de forma más distendida.

Asp. S. Piovene.





Relevo del
Sr. Subdirector



El miércoles 2 de marzo, en la Escuela Militar de Aeronáutica, se llevó a cabo el relevo del Señor Subdirector del Instituto.
A la hora 08:00 el Cuerpo de Alumnos ya estaba en condiciones para concurrir a dicha ceremonia, uniformes impecables y fusiles brillantes.
Comenzando el acto, el Señor Subdirector del Instituto Tte. Cnel. (Av.) Miguel Russo, pasó revista a los efectivos terrestres en formación. Seguidamente se entonó el Himno Nacional el cual fue coreado por todos los presentes siendo acompañadas sus estrofas por la Banda de la Fuerza Aérea que se hizo presente sonando fuerte. A continuación, el Señor Director del Instituto Cnel. (Av.) Alejandro Arocena, puso en cargo al nuevo Subdirector de la Escuela Militar de Aeronáutica, el Tte. Cnel. (Av.) Andrés Ghiorsi. El mismo se realizó en la Plaza de Armas del Instituto y jerarquizando la ceremonia, contamos con la presencia del Señor Ministro del Supremo Tribunal Militar, Brig. Gral. (Av.) Walter Ghiorsi, el Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, Cnel. (Av.) Alejandro Arocena, Señores Oficiales, Personal Subalterno, Señores Profesores, el Cuerpo de Alumnos, familiares y amigos del Instituto.
Con gran estoicismo y gallardía se realizó un desfile aéreo y terrestre en honor a las autoridades presentes dando así por finalizada la ceremonia.

Cad. 2° E. de la Rosa.

Inicio de **cursos**



Como es habitual cada año en la Escuela militar de Aeronáutica se llevó a cabo el Acto de Inicio de Cursos, este año la ceremonia fue marcada para el día 7 de marzo donde se le dio la bienvenida a los Jóvenes Aspirantes y se realizó la entrega del Espadín a los Caballeros Cadetes de Primer Año, quienes portan a partir de este momento el distintivo del Curso Profesional en su Uniforme de Paseo, el cual es símbolo de liderazgo, cualidad de gran importancia para la formación de los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea.

Además de ello se trasladaron los restos de uno de los precursores de nuestra Fuerza Aérea, primer Director de la Escuela de Aviación y Guía de la "Escuadrilla del Silencio", el Capitán Juan Manuel Boiso Lanza al Salón de Honor de nuestro Instituto con motivo de conmemorarse en el presente año el 100º aniversario de la creación de la Escuela Militar de Aviación, actualmente la Escuela Militar de Aeronáutica.

Este no es un año como otros, es un año de celebración, el cual tendrá como centro a nuestro Instituto por lo que implicara más trabajo, dedicación y responsabilidad para todos los que somos parte de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Asp. N. Fernández.

Conferencia y exposición **sobre el hombre en la luna**

En el corriente año se realizaron dos etapas de conferencias sobre la carrera espacial.
El 6 de abril, se realizó una conferencia en el Anfiteatro de la Escuela Militar de Aeronáutica acerca del hombre en la Luna, por el Tte. Cnel. (Nav.) E. Sarkissian. La misma contaba con una presentación y diversos modelos a escala como un astronauta, cohete y vehículo lunar.
Se nos plantearon tres preguntas al inicio de la conferencia: ¿Por qué fuimos a la Luna?, ¿Cómo se logró? y ¿Por qué es importante haber ido?, introduciendo así el tema.
Se habló de "Gigantes Antiguos", Isaac Newton, Galileo Galilei, Johannes Kepler y Nicolás Copérnico, personas gracias a las cuales el hombre logró llegar al astro.
Luego vinieron los "Gigantes Modernos" quienes tomando las ideas de sus antecesores y añadiéndole ideas propias, dieron como resultado la llegada del hombre a la Luna el 20 de julio de 1969, luego de años de pruebas y estudios, marcaron un hecho histórico y un enorme avance tecnológico para el mundo.
Terminada la conferencia, un grupo de Damas y Caballeros Cadetes y Jóvenes Aspirantes tuvieron la grata oportunidad de visitar el LATU (Laboratorio Tecnológico del Uruguay) para una exposición sobre el tema, en dicho evento se realizó una recorrida cronológica desde los comienzos, contando con todo tipo de modelos a escala como cohetes, satélites y diverso material astronáutico, también habían trajes de astronauta tanto antiguos como modernos y varios simuladores espaciales.
En segunda instancia, nos visitó Yuri López quien actualmente está en preparación de ser unos de los afortunados en poblar Marte, pero aún no finalizó la etapa de selección. Nos contó de sus propias experiencias, y todo lo que significa para él poder representar a Uruguay en un proyecto internacional y de suma importancia como lo es la carrera espacial.
Éste tipo de conferencias son excelentes y muy aprovechables para el Cadete ya que las mismas están vinculadas con la aeronáutica y enriquecen nuestro conocimiento y cultura general.

Asp. R. Menéndez.



Primera **guardia**

En mi primer guardia confieso me sentía muy nerviosa, si bien previamente había tenido "Prácticas" de la acción que tenía que realizar y el carácter que debía de tener en determinado momento, eso no lograba llenar mi inmenso espacio de dudas que tenía.
Ese día pasamos a comer antes que el Cuerpo de Alumnos y luego nos dirigimos al recinto de guardia donde levantamos armamento, minutos después nos apostamos en los puestos asignados para cuidar la Escuela, poco a poco en cada puesto evacuaba mis dudas con los Cadetes de año superior que siempre se ven dispuestos a enseñarnos, gracias a ellos perdí mis dudas y nervios comenzando a tener más confianza con el asunto.
En los puestos de guardia tenemos tiempo de pensar muchas cosas, particularmente pensé en todo lo que estoy aprendiendo, la fortaleza y la responsabilidad que tengo que tener al cumplir servicios.
Pensaba que gracias al entrenamiento recibido sin importar el corto tiempo en la Institución, el Cuerpo de Alumnos posee una gran capacitación para defender la EMA, nuestra casa.

Asp. D. Falero.





Día de la
Fuerza Aérea













El pasado 17 de marzo se conmemoró el 103º aniversario de la creación de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya.
En la misma fecha, pero del año 1913, se lee una Orden proveniente del Ministerio de Guerra y Marina, donde se dio por inaugurada la Escuela de Aviación Militar, en el hoy Campo Militar N°1 del Ejército.
Este año, con motivo de los 100 años de la Escuela Militar de Aviación, el acto se llevó a cabo en las instalaciones de la misma, lo cual significó un gran honor para todos sus integrantes.
El acto se inició con la revista a los efectivos terrestres por parte del Señor Presidente de la República, Dr. Tabaré Vázquez, acompañado por el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, General del Aire Alberto Zanelli.
Lo más destacado de la celebración, fue el desfile terrestre y aéreo que se realizó en honor a las autoridades presentes, en el cual estuvieron representados todos las Unidades de la Fuerza Aérea por intermedio de Banderas y Escoltas; efectivos y más de 35 aeronaves en el aire, que sobrevolaron las instalaciones de la EMA.
Para cerrar la ceremonia, los presentes fueron invitados a pasar al hangar, donde pudieron disfrutar de una cálida recepción y brindis. Y así, se daba por finalizada la jornada del Día de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya, otro año festejando con orgullo de ser la Fuerza que se encuentra a la Vanguardia de la Patria.

Asp. D. Falero.



FIDAE

El día 30 de marzo tuve la suerte de viajar a Chile a la FIDAE (Feria Internacional del Aire y del Espacio) junto a los Cabos Honorarios (Aviadores) Joaquín Bonilla y Sebastián Gentini y los Caballeros Cadetes de Segundo Año Brian Julio y Luis Aguallazo.

Viajamos en el C-130 "Hércules". Partimos de la EMA a las 04:30 horas hacia la Base Aérea Nº 1. El vuelo fue de 3 horas hasta el aeropuerto de la Ciudad de Santiago de Chile donde se realizaría el evento. Tuvimos la oportunidad de subir a la cabina del avión más grande de la Fuerza Aérea Uruguaya y apreciar la cordillera de los Andes.

Al llegar se veían aviones que jamás imaginamos llegar a tener delante nuestro como el F-16, F-5, F-22, C-5, Griphen, Scorpion y aviones no tripulados. Posteriormente al papeleo de migraciones nos dirigimos a dichos aviones e incluso tuvimos la posibilidad de subir a la mayoría de ellos.

También presenciamos con gran entusiasmo un despegue y demostración aérea del T-29, F-5 y F-16 aviones de combate de la Fuerza Aérea Chilena. La empresa Airbus presentó su nuevo A-350, haciendo virajes y ascensos poco frecuentes de los aviones comerciales. A su vez se realizaron demostraciones en una aeronave Extra 300, acrobacias de alta performance increíbles por parte de un piloto chileno de la Red Bull Racing (carrera con aviones acrobáticos de precisión y gran velocidad). Pudimos también intercambiar palabras con los cadetes de la Fuerza Aérea Chilena, generando así vínculos y relaciones con dicho país.



Al final del día, la Escuadrilla Acrobática de la Fuerza Aérea Chilena (FACH) "Los Halcones" realizó una demostración muy vistosa, manifestando su pericia y entrenamiento, dejando así a todo el público perplejo.

Al terminar tal exposición, nos dirigimos hacia migraciones dónde embarcaríamos para retornar a nuestro país.
Dicho viaje resultó en una gran experiencia y para nosotros fue un honor representar nuestro país e Institución.

Visita a la
Brigada Aérea I

El día 13 de abril recibimos una noticia que nos llenó de ilusión y expectativa, nos informaron que ¡iríamos a volar! Noticia que a muchos dejó los sentidos y la capacidad de asombro en estado de alerta para todo aquello nuevo que viviríamos.
Las Damas y Caballeros Cadetes del Primer Año del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, Jóvenes Aspirantes y la supervisión del Tte. 2º (Av) Mauricio Quintero, se dio paso a la jornada expuesta en la Brigada Aérea I "Gral. Cesáreo L. Berisso", ubicada en el Depto. de Canelones. Allí recibimos en principio una breve charla explicativa dirigida por el Tte. 1º (Av.) R. Pérez quien nos informó acerca de la historia, evolución y desempeño del Escuadrón Aéreo N°5 (Helicópteros) que se encuentra en dicha Brigada, al igual que el Escuadrón Aéreo N°3 (Transporte). Tuvimos el privilegio de recorrer las instalaciones, incluyendo el C.C.R. (Centro Coordinador de Rescate) y el lugar que nos deslumbró: el hangar, donde se encuentran las aeronaves, apreciando la variedad que había. En este recorrido adquirimos conocimiento sobre la esencia del Servicio que presta a nuestra Fuerza. Pudimos disfrutar del vuelo, algunos en C-212 "Aviocar" y otros en Helicóptero Bell 212 experiencia única e inigualable que fortaleció aun más nuestro anhelo de vuelo, pero más que eso el deseo de servir a nuestra Patria, ya que no es una tarea fácil que requiere de sacrificio y falta de horas de sueño que vale la pena pasar por nuestro país y por la comunidad que lo compone. Esta travesía ha quedado como un momento mágico gravado en nuestra memoria, que reafirma nuestro deseo de Servicio y vocación por esta carrera fantástica que estamos dispuestos a recorrer.
Se expresa mediante estas palabras el eterno agradecimiento a los Oficiales que nos recibieron y dispusieron de su tiempo y buena voluntad en esta excepcional enseñanza y al Tte. 2º (Av.) Mauricio Quintero quien luego de finalizar la exposición y el vuelo nos dirigió palabras que motivaron aun más nuestro espíritu y compromiso con nosotros mismos y con este preciado tesoro que tenemos en nuestras manos, el deseo de volar en honor a nuestra Patria.
Alimentando así nuestras ansias y esmero de formar parte de nuestro país invocándonos en luchar y sacrificarnos por aquello que realmente deseamos ya que si no luchamos por eso, no seríamos merecedores de tal noble deseo.
Eternamente agradecidos con la Brigada Aérea I y la EMA por ofrecernos esta oportunidad.

Asp. N. Fernández



Día del **Cadete**

El 26 de abril se hace una destacada conmemoración, como es tradición, el aniversario número 68 desde la creación del Curso de Cadetes en la Escuela Militar de Aeronáutica, donde en aquel entonces quince hombres tuvieron la honradez de integrar dicho Curso.

Como es costumbre, en nuestra Institución se lleva a cabo un desfile terrestre, aéreo y diversas actividades deportivas como son: fútbol, handball, volley y natación, entre otras, las que con mucho entusiasmo fueron desempeñadas por las distintas tandas que constituyen el Cuerpo de Alumnos de nuestra Escuela. Estas disciplinas fueron efectuadas con gran esmero y desempeño, demostrando la unidad y el compañerismo de cada tanda, dando lo mejor de sí para obtener el mejor resultado posible.

Culminando este célebre festejo se dió el cierre del mismo con una comida de camaradería donde se puso de manifiesto el agradecimiento a SS.OO. que prestaron Servicio en el Cuerpo de Alumnos. Posteriormente se hizo entrega del Premio de Intertandas siendo la ganadora de este año la Tanda "Kronos", donde las Damas y Caballeros Cadetes de 3er. Año obtuvieron el mérito y merecido trofeo que les fue entregado en el día de la fecha.

Asp. N. Fernández.





Día del Cadete: **vuelo en formación**

Una vez más se nos presentó una oportunidad única en la Escuela Militar de Aeronáutica, el pasado 26 de abril se celebró como ya es tradición el "Día del Cadete". Es un día que escapa de la rutina, en el que los alumnos esperan con ansias para celebrar la conmemoración de un nuevo aniversario de la formación del Cuerpo de Alumnos, disputando un torneo Intertandas en distintas disciplinas deportivas las cuales exigen un alto espíritu de camaradería.

Más allá de ello este "Día del Cadete" se destacó ampliamente en comparación a todos los demás, esto se debió a que cuatro integrantes del Cuerpo de Alumnos fueron llamados a la orden de vuelo. El Joven Aspirante Mauricio Matta, el Caballero Cadete de Primer Año Gonzalo García, el Caballero Cadete de Segundo Año Brian Julio y quien suscribe Cbo. Hrio. (Nav.) Agustín De Patti, tuvimos el alto honor de ocupar cabinas junto a Instructores de Vuelo de nuestro Instituto en la aeronave de entrenamiento de la Escuela Militar de Aeronáutica (Aermacchi T-260), realizando una actividad de vuelo en formación para ejecutar un pasaje aéreo sobre las instalaciones de la EMA, donde el resto del Cuerpo de Alumnos se encontraba disputando los partidos de fútbol.

Es extremadamente difícil describir los sentimientos y muchos de ellos son inexplicables con palabras, por lo tanto solo resta decir que la experiencia vivida por nosotros cuatro en representación de cada una de nuestras tandas es de plena alegría, emoción, entusiasmo, euforia y una completa dosis de motivación. Leer este artículo ya le quita importancia a la sensación que verdaderamente se ve reflejada en la mirada de ese Joven Aspirante y de nosotros los Cadetes que tuvimos el privilegio de ser parte de aquella escuadrilla, pero de todas formas nos sentíamos responsables de lograr transmitírsela a cada uno de nuestros Camaradas, para que a ellos también los llene de motivación y fuerza para seguir adelante cuando las circunstancias lo ameriten.

Va todo más allá de un grado o de un escalafón, todos nosotros somos Fuerza Aérea y compartimos una misma vocación, desde el primero al último integrante de nuestra querida Fuerza siempre se sentirá respaldado y permanecerá latente su motivación.

Cbo. Hrio. (Nav.) Agustín De Patti.





Despedida del **Comandante del C.A.P.**

Con motivo de la visita del Señor Comandante del C.A.P., Brig. Gral. (Av.) Sergio González, es que hoy nuevamente conformamos nuestro lugar habitual en Plaza de Armas para rendir los honores correspondientes, con la pequeña salvedad que ésta vez sería para la despedida de nuestro Brigadier.

Como lo indica el protocolo, luego de pasar Revista de los Efectivos Terrestres mirando a los ojos a cada uno de nosotros se dirigió con un emotivo discurso hacia todos los presentes, motivándonos a seguir construyendo nuestra carrera de la mejor manera posible, dando el máximo de nuestras capacidades cada vez que sea requerido, enalteciendo nuestra Institución día a día.

Finalizada las palabras estábamos en condiciones de realizar el desfile terrestre, demostrando la marcialidad y disciplina que caracteriza al Cuerpo de Alumnos más aún en este día tan particular.

Sabemos que un nuevo Comandante del C.A.P. se hará cargo para seguir guiando nuestro futuro y así nosotros seguiremos aprendiendo y teniendo como guía a cada uno de ellos para nuestra formación.

Asp. N. Fernández.



Torre de
Control de Carrasco

El día 15 de junio las Damas y Caballeros Cadetes de Tercer y Segundo año concurrimos a la Torre de Control del Aeropuerto Internacional de Carrasco gracias a la invitación del Señor Profesor y Controlador Aéreo Leonardo Laganá, donde recorrimos las distintas instalaciones y se explicó el labor que realiza el equipo humano que allí trabaja.

La Torre de Control cuenta con dos divisiones, las cuales están equipadas con modernas tecnologías, permitiendo cumplir con el cometido del Aeropuerto satisfaciendo las necesidades del tránsito aéreo. Estas divisiones son Carrasco Aproximación y Carrasco Torre. La primera se encarga del tránsito aéreo dentro del Área Terminal dentro de un arco de 30 MN, y son responsables de la seguridad entre los aviones, pues son quienes guían y direccionan mediante datos obtenidos por el radar, plasmados en las pantallas. La segunda se encarga de las partidas y arribos de los aviones en el aeropuerto mismo.

La Torre además cuenta con un simulador para entrenamiento y calificación del personal.

Esta visita fue un gran aporte a nuestra carrera profesional, ya que tuvimos la oportunidad de conocer el equipo humano que allí trabaja, quienes compartieron sus experiencias, generándose así un ambiente agradable.

Cad. 2° P. Battistessa.

Desfiles

Desfile de Las Piedras

El 18 de mayo se conmemoró el 205º aniversario de la Batalla de Las Piedras en la Ciudad de la Piedras en el departamento de Canelones. El desfile Cívico Militar más largo del país en el cual participan las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional y Banderas de la Escuela Militar de la República de Chile y Argentina con motivo del 205º aniversario de la creación del Ejercito Nacional.
La Fuerza Aérea formó a su Banda de Músicos, la Escuela Militar de Aeronáutica, la Escuela Técnica de Aeronáutica y a sus respectivas banderas y escoltas.
No defirió de cualquier otro desfile, en el cual nos imponemos como meta final la perfección en cada paso, la homogeneidad en los movimientos y dar lo mejor de nosotros, demostrando que lo que ensayamos cada semana durante todo el año no ha sido en vano.
Delante: La Armada Nacional, detrás: la Policía y el Ejército Nacional, a nuestra derecha: el palco principal con las máximas autoridades presentes, en los cielos: una formación de cuatro Cessna A-37 "Dragonfly" pertenecientes al Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza), al final: las sonrisas de satisfacción de familiares, amigos y todo aquel que se acercó a formar parte del festejo.

Cad.1° D. Nandin.

Desfile 25 de agosto

El día 25 de agosto de 1825 se declaró la independencia de nuestra patria en la ciudad de Florida donde se formó la denominada "Sala de representantes de la Provincia Oriental", la misma estaba integrada por diputados de diferentes pueblos de nuestra provincia y el presidente de la sala Don Juan Francisco Larrobla.
Dentro de las leyes más importantes se destacaron:
1) Ley de Independencia, la misma establece la soberanía de nuestra Nación respecto a todo poder extranjero.
2) Ley de Pabellón, designa la creación de un Pabellón como un símbolo patrio.
3) Ley de unión, se declara a la República Oriental del Uruguay como parte de las Provincias Unidas del Río de la Plata.
Dicho acontecimiento nos lleva a conmemorar cada 25 de agosto un desfile cívico-militar en la ciudad de Florida. En el presente año dicho acto contó con la presencia del Señor presidente de la República, el Señor Ministro de Defensa Nacional y el General del Aire entre otras autoridades, tanto civiles como militares. El Cuerpo de Alumnos de la EMA participó del desfile que junto a tres aeronaves T-260 pertenecientes al Instituto enaltecieron el nombre de nuestra Fuerza.

Asp. G. Núñez.



Entrega
del uniforme

Después de tanto esperar, al fin llegó el día que tanto deseábamos, el que se nos hacía eterno, portar el Uniforme de la Escuela Militar de Aeronáutica. El 19 de Junio del 2016 vestimos por primera vez ese uniforme azul tan elegante el cual representa a nuestro Instituto. Ya no volvimos a salir con aquel traje negro que llevábamos el primer día, esa felicidad, ese sentimiento de salir a la calle y ser identificado como integrante de la Fuerza Aérea Uruguaya es inexplicable. A partir de ese momento todo fue diferente, se nos reconoció nuestro primer logro después de tanto sacrificio. A demás del Uniforme de Licencia también nos entregaron el de Parada para desfilar por primera vez con el Cuerpo de Alumnos y Oficiales de la Escuela. A las diez de la mañana comenzó ese momento que todos esperábamos, la Ceremonia por el Natalicio del Prócer y entrega de uniformes a nosotros, los Jóvenes Aspirantes, pudiendo portar el mismo frente a nuestras familias y amigos, que llenos de orgullo nos esperaban para abrazarnos y tener una foto nuestra con el mismo. Luego del acto en la plaza de Armas, los Jóvenes Aspirantes nos reunimos en el Club de Alumnos para brindar con nuestras familias.

Finalizada la ceremonia fuimos a desfilar a la ciudad del Sauce (cuna de nuestro prócer). Era nuestro primer desfile con la compañía, después de tantos meses aprendiendo y ensayando, había que aplicarlo en ese momento, frente a las demás escuelas, las autoridades presentes y toda la gente, entre las cuales habían varios familiares; este orgullo que sentimos al desfilar en plena ciudad con el uniforme y el fusil y ver esa escuadrilla de Aermacchi T-260 pasando por encima de nosotros fue lo mejor, todo el sacrificio que hemos pasado y las cosas que hemos aprendido se reflejaban allí y en ese momento es cuando uno siente que integra a la FAU y que por más que el camino sea difícil, no bajar los brazos y seguir adelante que las recompensas llegan, por más que quede mucho por recorrer, queda menos que ayer. Y ese día logramos la primera meta de muchas que nos quedan. Ahora vamos por las Alas.

Asp. J. Joya.



Simulacro de
accidente aéreo

El día 20 de junio se conmemoró el 51° Aniversario del Consejo de Seguridad de Vuelo, hecho celebrado con un simulacro de accidente aéreo, el cual constó de dos partes. La primera, una charla informativa llevada a cabo en el Anfiteatro de Escuela, donde se habló de los diferentes equipos que actúan frente a un accidente aéreo como son: bomberos, personal sanitario, S.A.R. y su cohesión al actuar; de los factores que desencadenan un accidente y su procedencia, pudiendo ser esta un desperfecto mecánico de la aeronave o el factor humano, entre otros.

La segunda parte fue el simulacro, para ello nos dirigimos al frente del edificio de operaciones, desde ese lugar observamos como el Cap. (Av.) Marcello Santini y el Tte. 2º (Av.) Rudy Mendieta al mando del Aermacchi T-260 (FAU 620), en el cual luego de tener el espacio aéreo y la pista libre procedieron a realizar el mismo.

Ya en vuelo declaran "Emergencia", el cual fue "falla en extensión de flaps", esto provocó un aterrizaje a alta velocidad, el excesivo frenado un reventón de neumático, lo que lleva a un despiste, que deriva en la avería del avión con derrame de combustible y posterior incendio del mismo. A su vez, en tierra, luego de declarada la emergencia todos los equipos terrestres se pusieron en marcha para estar listos a la hora del aterrizaje del avión averiado, y cumplir con la mayor efectividad posible el apagado del incendio, el rescate de los tripulantes y si fuese necesario, coordinar un traslado aéreo.

Luego de controlada la situación se da por finalizada la emergencia y con ello el simulacro.

Asp. J. Godoy.



Artillería antiaérea en la EMA

¿Camiones y camionetas del Ejército?, ¿Cañones Vulcan rodando por nuestra Escuela?. Una actividad poco común resultó romper nuestro rutinario lunes.

Maquinaria y tecnología de punta en nuestro país nos visitó de mano del Grupo de Artillería Antiaérea N°1 para realizar ejercicios en conjunto.

A paso ligero se nos condujo al lado más al Este de la Escuela, justo detrás de mitad de pista, en la línea de la vuelta al campo; donde se encontraba montada una suerte de clase teórica donde Señores Oficiales del Ejército Nacional nos explicaron la actividad a continuación, informándonos detalladamente sobre el material que poseen.

A las 11 horas de esa nublada mañana se alzó en vuelo un Aermacchi T-260 comandado por dos Señores Oficiales de la EMA; realizando acrobacia a baja altura durante aproximadamente media hora siendo blanco de entrenamiento de unas piezas antiaéreas Vulcan y T.C.M. Vigilándolo de cerca se encontraba un radar transportable de última generación; único en nuestro país.

Por primera vez tuvimos conocimiento del poder antiaéreo, dándonos particular interés, pues como futuros Oficiales y pilotos de la Fuerza Aérea Uruguaya es fundamental tener conocimiento del armamento con que las Fuerzas cuentan para defender el espacio aéreo desde tierra.

Finalizamos la actividad observando el entrenamiento y posteriormente terminando la vuelta al campo, corriendo y cantando en formación.

Cad.1° D. Nandin.



Esgrima en
Buenos Aires

El día 6 de mayo de 2016 por primera vez el plantel de Esgrima pudo salir a competir en una federación extranjera. Nos dirigíamos hacia Buenos Aires, Argentina. El día viernes llegamos a la terminal de Tres Cruces para abordar el ómnibus rumbo a Colonia y luego continuar el viaje en barco. No fue una experiencia muy linda para todos, ya que algunos se marearon y estaban muy propensos a terminar en el baño, pero nos la aguantamos.

La travesía en barco duró una hora, finalizando la misma en Puerto Madero. Sabíamos a donde ir pero no como hacerlo, así que tomamos un taxi. Nuestro hotel quedaba a media hora del puerto y a siete cuadras del centro donde se desarrollaría la competencia (Centro Nacional de Alto Rendimiento Deportivo).

Más allá de la competencia nos encontrábamos en una ciudad desconocida para algunos del grupo, de impresionantes dimensiones, calles muy limpias, parques y plazas enormes y edificios muy altos. Descansamos al llegar al hotel, cerca de media noche. Al día siguiente, luego del desayuno, partimos temprano para la jornada. Llegando al CeNARD nos sorprendieron las instalaciones así como la cantidad de gente que se concentraban en los ambientes deportivos.

Las competencias comenzaron a las 11 de la mañana siendo la Cbo. Hrio. (Nav.) Natalia Zuluaga la primera en competir en la categoría Sable Femenino. El nivel visto fue muy diferente y superior al ya conocido. Le siguieron el Cbo. Hrio. (Av.) Pablo Addiego con el Cad. 2º Cristian Pacheco en la categoría de Sable Masculino, encontrándose en la misma situación en cuanto a la exigencia que conlleva el nivel argentino, observando así una forma distinta de "tirar" (término utilizado para describir el arte del deporte) que nos abrió los ojos hacia nuevas metas aumentando nuestro nivel competitivo. Culminando la jornada, participó el Cad. 2º Vladimir Espinoza en la categoría de Espada Masculino teniendo una actuación satisfactoria.

Lastimosamente no consiguió llegar a participar en las eliminatorias debido a que el tiempo para retornar a casa se acercaba. Estamos acostumbrados a lo rutinario, olvidando la esencia de la Esgrima que es la estrategia y la velocidad. Gracias a esta nueva experiencia hemos acumulado grandes aspectos positivos y negativos que nos permitirán encaminar nuestros esfuerzos hacia el éxito individual y grupal del plantel de Esgrima de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Queremos agradecer a nuestros maestros Diosa Aranda y Flavio Della Cella por todo el apoyo que nos brindan, el tiempo que dedican con cada integrante del plantel, ya que sin su ayuda y perseverancia nada de esto sería posible.

Cad. 2º C. Pacheco.
Cad. 2º V. Espinoza.



Mi vuelo **en el T-6**

En el día 18 de julio, se llevo a cabo en nuestra institución un Raid Aéreo en conmemoración del Centenario de la Escuela Militar de Aviación, aprovechando para homenajear a nuestros primeros precursores e instructores de la joven Fuerza. Me informan días antes que iba a participar de dicho raid, que ya es algo extraordinario y fuera de lo cotidiano. Lo extraordinario no era solo eso, sino que iba a volar en el avión insignia de nuestra Fuerza Aérea, en el viejo y prepotente North American T-6D, piloteado por el Comandante del CAO (Comando Aéreo de Operaciones), Brig. Gral. (Av.) Ismael Alonso.

Al recibir esa noticia tuve la sensación que iba a vivir algo de lo que nunca podría olvidarme. Volar en el raíd no solo implicaba ir de "paseo" sino que junto con el Cap. (Av.) Claudio Segovia preparamos la navegación hacia los distintos puntos ya establecidos. Trazada la navegación por las distintas ciudades, solo restaba dejar pasar los días y esperar a que llegara el día en que iba a surcar los cielos de la patria en esa máquina.

El día llegó, luego de ver como arribaban todas las aeronaves a la Escuela y ansioso porque llegara el T-6, me encontraba en Operaciones sentado con una carta de navegación en mano y una tremenda mezcla de felicidad y ansiedad. Al fin aterrizó, me dirigí hacia el Piloto de dicha aeronave para pedirle ordenes por el briefing y fue ahí cuando me di cuenta de que iba a vivir unos de esos días que por más que los años pasen, dejaríamos todo por volver a estar ahí, en esa cabina, sintiendo el olor del combustible, acompañado de aquella brisa helada que se filtraba por las ranuras de la carlinga. El Brigadier me comunicó que la navegación la iba a realizar yo, y que dependía de mí si queríamos ganar o no.

Nos dirigimos hacia el T-6, con la mirada de todo el Cuerpo de Alumnos y Señores Oficiales, ansiosos por su despegue y posterior demostración. Luego de colocarme el paracaídas ya estábamos en condiciones de poner en marcha y partir hacia nuestra navegación. Sentí el ruido del motor aturdiéndome a la vez que comenzaba a sentir aquellas vibraciones en todo el cuerpo hasta el momento en que la Torre de Control nos autoriza a decolar. Ya en el aire, con el avión limpio pude sentir el movimiento lateral del bastón y escucho tres palabras que a todo Aviador lo despierta y lo aleja del mundo: ***"Suyo el avión".***

Al tomar el bastón pude sentir la fuerza y lo pesado que era este avión, fuera de lo que estamos acostumbrados a volar los Cadetes, pero encontré en el lateral izquierdo una rueda compensadora que me facilitó la navegación durante todo el vuelo.

Durante el ascenso tuvimos la dicha de "perforar" una pequeña capa de nube, que hizo que yo viera realmente a la velocidad a la que íbamos y frenar un segundo para mirar hacia alrededor y darme cuenta de donde estaba.

Pasamos por los distintos puntos de la navegación, primero Rocha, luego Velázquez y la Calera, para luego regresar a la Escuela, el tiempo era nuestro enemigo. Marcamos los rumbos y pusimos proa hacia la Escuela luchando contra esos minutos y segundos, para así llegar a destino en tiempo y forma, ayudado de la suerte de principiante.

Ya en la vertical en el campo, el Brigadier toma el mando de la aeronave para realizar la demostración que desde Jóvenes Aspirantes esperamos para ver, solo que en esta circunstancia me tocaba verla desde arriba, desde ese imponente avión.

Comenzando el descenso, la velocidad aumentaba y el planeta cada vez más cerca, no podía esperar a que mis amigos y compañeros pudieran vernos pasar por enfrente de ellos. Fue entonces cuando desaparecimos de la vista de todos los que estaban allí esperándonos. Y comenzamos a descender a una altura en donde el tiempo pareciera que va diez veces más rápido. Cuando quise ubicarme estaba encima de las canchas de fútbol de la Escuela, realizando un viraje escarpado para sorprender al público, y así fue.

Salimos literalmente de atrás del Curso Preparatorio para realizar un pasaje bajo. Al ascender sentí ganas de estar allí de nuevo y pareciera que el Brigadier me hubiese escuchado, porque no pasaron 5 segundos que ya nos encontrábamos en picada para efectuar el último pasaje bajo, para luego continuar con el aterrizaje.

El vuelo duró 1:45 minutos aproximadamente, pero sinceramente fue una eternidad, una experiencia única que no muchos tienen el privilegio de vivirlo y solo por este hecho me siento un afortunado. Para algunos el cielo es el límite, para nosotros es una forma de vida!

Sgto. Hrio. (Av.) Sebastián Gentini.



Raíd aéreo:
A cien años del primero en latinoamérica

En primer lugar *¿Qué es un raid?* Por definición deportiva, es una carrera de larga distancia, de resistencia. Se puede aplicar a decenas de disciplinas, en esta oportunidad: La Aeronáutica.

¿Pero cómo es posible competir diferentes aviones, con diferentes capacidades entre sí? La idea es marcar diferentes puntos en la carta, prediciendo cada tripulación cuánto tiempo se va a tardar en completar el circuito propuesto antes de empezar. Al término de éste se compara qué aeronave fue la que se aproximó más al tiempo planificado, resultando ganadora.

En conmemoración al primer Raid Aéreo organizado en Latinoamérica, en el cual el Tte. 1º Cesáreo L. Berisso obtuvo el primer puesto; la Fuerza Aérea se propuso recrearlo a nivel nacional y militar.

Como sede: nuestro Aeródromo.

Como participantes:

- Escuadrón N° 1 (Ataque).
- Escuadrón N° 2 (Caza).
- Escuadrón Nº 3 (Transporte).
- Escuadrón de Vuelo Avanzado.
- Escuadrilla de Enlace.
- Instituto de Adiestramiento Aeronáutico.
- Escuela Militar de Aeronáutica.

Como Campeón: la anfitriona del evento representada por los Capitanes (Aviadores) Claudio Segovia y Luis Antonini al mando del Beechcraft UB-58 "Baron".

Para nosotros fue una mañana de lunes que rompió con la rutina, siendo espectadores de pasajes bajos de aviones de combate y un C-130 "Hércules" sobre nosotros. En presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, distinguiendo a los ganadores del Raid, compartimos una infaltable comida de camaradería.

Cad.1° D. Nandin.





Maniobras
de invierno

Los días 24 y 25 de julio se llevaron a cabo en las instalaciones de nuestra Escuela las maniobras de invierno, las cuales no se realizaban desde hace varios años siendo por esto, una nueva experiencia para el Cuerpo de Alumnos.
Era la noche del 23 y mientras el cuerpo descansaba sonó lo que es conocido como la alarma de Tropa, este sonido quiere decir que es necesario establecer un dispositivo de seguridad en las inmediaciones de los cursos, rápidamente nos levantamos y realizamos (luego de tantas veces practicado) el antes mencionado dispositivo.
Finalizada la situación de "emergencia" retomamos el descanso hasta la mañana del 24 donde tempranamente partimos separados en dos compañías ("Alfa" y "Bravo") a lo que sería la zona de campamento. Arribamos al lugar y armamos las carpas. Por primera vez para el Cuerpo, se izó el Pabellón Nacional en la Plaza de Armas Chica. Terminado el toque, tuvimos como es habitual en las maniobras instrucción práctica con la C.O.E (Compañía de Operaciones Especiales) la cual una vez más nos permitió adquirir conocimientos en distintas áreas (Formaciones de Combate, cuidado y uso de equipo personal, etc.).



Ese medio día y también como nueva experiencia fuimos nosotros quienes elaboramos nuestra comida, estando pronta alrededor de las 16:00 horas. A las 16:30 horas teníamos actividad con el Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros). Nos dirigimos a una de las pistas donde vimos el Bell UH-1H que aterrizó a metros de nosotros y, posterior a un briefing de seguridad se nos llevó a hacer un vuelo de reconocimiento por las inmediaciones del Instituto.

Ya en tierra y después de merendar, fuimos al polígono de tiro donde tuvimos la grata oportunidad de hacer tiro nocturno con FAL 7.62 mm, mientras los Clases (Cadetes de Tercer Año) realizaron otro vuelo pero en esta oportunidad con visores nocturnos. Para cerrar el día nos dirigimos a realizar esa actividad tan importante e infaltable en una maniobra, la guardia.

Al día siguiente nos levantamos y embarcamos en el vehículo de la unidad que nos trasladó hacia la Brigada de Artillería Antiaérea donde recibimos instrucción y pusimos en práctica el pasaje de la "pista de guerra", consistente en una serie de diferentes obstáculos; luego de practicar varias veces realizamos una competencia entre las compañías "Alfa" y "Bravo" consagrándose como victoriosa ésta última.

Al regresar almorzamos y luego desarmamos los campamentos, acondicionamos los equipos y pasamos a la planificación de los sketch para esa noche en el tradicional fogón donde compartimos una cena de camaradería entre Señores Oficiales y Cuerpo de Alumnos cargada de humor y risas.

Finalizando el fogón hizo uso de la palabra el Señor Director y el Señor Jefe de Cuerpo quienes nos felicitaron por el desempeño y la voluntad impuesta en las distintas actividades de las maniobras. Se destacó el Espíritu de Cuerpo y la Camaradería siendo por ello una maniobra satisfactoria.

Cad.1° G. Pérez.



10 de agosto
Día de los Mártires de la Fuerza Aérea



Hoy 10 de agosto, conmemoramos un nuevo aniversario de los Mártires de la Fuerza Aérea.

Se realizó una parada militar en el Cementerio del Norte, en la ciudad de Montevideo, contó con una sección del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica otra de los Alumnos de la Escuela Técnica Aeronáutica, Banderas y Escoltas de las Unidades de la Fuerza Aérea y con la presencia de la Banda de Músicos, Cnel.(BM) Walter Miños.

Fueron partícipes también diferentes autoridades entre ellos el Ministro de Defensa Don Jorge Menéndez, el General del Aire Don Alberto Zanelli, y el Comandante en Jefe del Ejército Nacional Don Guido Manini Ríos.

Se hizo referencia a lo ocurrido el 10 de agosto de 1918 en donde el Cap. (Av.) Don Juan Manuel Boiso Lanza falleció en Francia en acto de Servicio. Como en tantos otros, en un emotivo discurso se le rindió honores por parte de aquellos que de una u otra forma han dedicado su vida a la patria y a la Fuerza Aérea, quienes hoy forman parte de la Escuadrilla del Silencio.

Para finalizar dicha ceremonia se realizó a fuego de salva, con un minuto de silencio en honor a todos aquellos que fueron y aún son parte de nuestra Fuerza Aérea.



Maniobras de primavera en La Carolina

Este año en particular no se realizaron en "La Calera" como se venían haciendo desde muchos años atrás; se llevaron a cabo en "La Carolina", el campo de maniobras perteneciente a la Brigada Aérea II.

El 23 de setiembre partimos hacia la Brigada Aérea I donde nos esperaba un C-130 "Hércules" perteneciente al Escuadrón Aéreo Nº 3 (Transporte), el cual nos llevó hasta la Base Aérea Nº 2 en Durazno. Una vez allí procedimos a dividirnos en grupos más pequeños y embarcar un grupo a la vez en un CASA C-212 "Aviocar", que nos esperaba listo para comenzar a trasladar en una serie de 4 vuelos a la totalidad del Cuerpo de Alumnos y Señores Oficiales. Una vez reunidos todos, en una breve presentación nos dieron la bienvenida los integrantes de la Compañía de Operaciones Especiales (COE) quienes serían nuestros instructores durante nuestra estadía en "La Carolina". Nos dividimos en dos Compañías, la Alfa y Bravo cada cual con una bandera que las identificaba. Lo que caracterizó y diferenció estas maniobras de las anteriores fue las actividades nuevas que no habíamos hecho antes, como por ejemplo el uso de municiones reales en ejercicios de desplazamiento.

Contábamos con el apoyo de una aeronave UH-1H del Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), la cual nos brindaba apoyo y evacuación médica en situaciones simuladas y en las misiones de navegación a lo largo del terreno.

Llegó la noche y con ello el cansancio y el sueño, quienes se convirtieron entonces en nuestro principal enemigo, al cual tratábamos de combatir cada minuto para poder cumplir las misiones.

El segundo día pudimos apreciar un ejercicio de tiro real en el polígono especialmente preparado para eso, las aeronaves involucradas fueron un A-37B "Dragonfly" del EA Nº 2 (Caza) y un IA-58 "Pucará" del EA Nº 1 (Ataque). Fue una experiencia inolvidable y única ya que nosotros nunca lo habíamos presenciado.

Luego, la última actividad realizada con la COE fué tiro nocturno con munición trazadora.

Como es costumbre en esa noche llegó el tan esperado "Fogón" en el cual se cuentan chistes y se hacen actuaciones representando situaciones ocurridas en el transcursos de los días, éstas son representadas por el Cuerpo de Alumnos con la presencia de los Señores Oficiales.

Seguidamente el Director se dirigió a todos en un breve discurso, dando así por finalizadas las "Maniobras de Primavera". Luego de dos días y una noche muy intensos y cargados de nuevas experiencias nos fuimos a dormir, esta sería la última noche que pasaríamos en "La Carolina". Al día siguiente nos levantamos temprano y procedimos a preparar todo para el retorno al Instituto.

Sin dudas estas fueron unas maniobras distintas a las demás, estuvieron cargadas de actividades nuevas las cuales ponía a prueba los conocimientos aprendidos en el año, experiencias únicas como el tener una aeronave a disposición nuestra según lo demandara el desarrollo de la misión que cumplíamos en ese momento, también lo fue el poder ver de forma privilegiada un ejercicio de tiro real de una Aeronave A-37 "Dragonfly" con el cañon Minigun 7.62 mm., como también de un IA-58 "Pucará" disparando sus ametralladoras de 7.62mm, Cañon de 20 mm y padrones de tiro con Bombas de Prácticas BDU así como utilizar armamento con municiones reales en ejercicios de desplazamiento por terreno hostil.

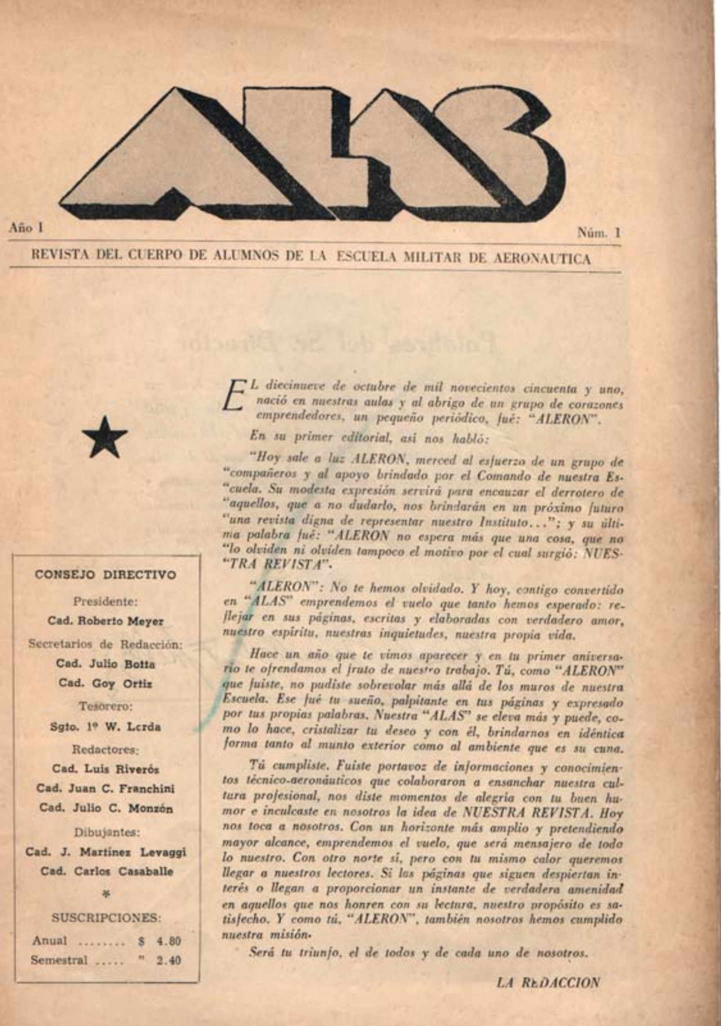
Cad. 1° C. Pesca.

Revista ALAS
25 años ininterrumpidos

Ya hace 100 años de la creación de la Escuela Militar de Aviación y hace 25 años que la Revista Alas se viene publicando de forma ininterrumpida, y es por esto que queremos compartir con ustedes las vivencias más destacadas de estos últimos años, donde quedaron grabadas muchas historias, anécdotas y experiencias en nuestra querida Escuela. Los invitamos a abordar este viaje en el tiempo con algunos artículos que rescatamos de ediciones anteriores y así poder revivir estos grandes momentos.



Nuestra primera tapa Diciembre de 1952



ALAS

Año 1 — Núm. 1

REVISTA DEL CUERPO DE ALUMNOS DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA

El diecinueve de octubre de mil novecientos cincuenta y uno, nació en nuestras aulas y al abrigo de un grupo de corazones emprendedores, un pequeño periódico, fué: "ALERON".

En su primer editorial, así nos habló:

"Hoy sale a luz ALERON, merced al esfuerzo de un grupo de "compañeros y al apoyo brindado por el Comando de nuestra Es- "cuela. Su modesta expresión servirá para encauzar el derrotero de "aquellos, que a no dudarlo, nos brindarán en un próximo futuro "una revista digna de representar nuestro Instituto..."; y su última palabra fué: "ALERON no espera más que una cosa, que no "lo olviden ni olviden tampoco el motivo por el cual surgió: NUES- "TRA REVISTA".

"ALERON": No te hemos olvidado. Y hoy, contigo convertido en "ALAS" emprendemos el vuelo que tanto hemos esperado: reflejar en sus páginas, escritas y elaboradas con verdadero amor, nuestro espíritu, nuestras inquietudes, nuestra propia vida.

Hace un año que te vimos aparecer y en tu primer aniversario te ofrendamos el fruto de nuestro trabajo. Tú, como "ALERON" que fuiste, no pudiste sobrevolar más allá de los muros de nuestra Escuela. Ese fué tu sueño, palpitante en tus páginas y expresado por tus propias palabras. Nuestra "ALAS" se eleva más y puede, como lo hace, cristalizar tu deseo y con él, brindarnos en idéntica forma tanto al munto exterior como al ambiente que es su cuna.

Tú cumpliste. Fuiste portavoz de informaciones y conocimientos técnico-aeronáuticos que colaboraron a ensanchar nuestra cultura profesional, nos diste momentos de alegría con tu buen humor e inculcaste en nosotros la idea de NUESTRA REVISTA. Hoy nos toca a nosotros. Con un horizonte más amplio y pretendiendo mayor alcance, emprendemos el vuelo, que será mensajero de todo lo nuestro. Con otro norte sí, pero con tu mismo calor queremos llegar a nuestros lectores. Si las páginas que siguen despiertan interés o llegan a proporcionar un instante de verdadera amenidad en aquellos que nos honren con su lectura, nuestro propósito es satisfecho. Y como tú, "ALERON", también nosotros hemos cumplido nuestra misión.

Será tu triunfo, el de todos y de cada uno de nosotros.

LA REDACCION

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:
Cad. Roberto Meyer

Secretarios de Redacción:
Cad. Julio Botta
Cad. Goy Ortiz

Tesorero:
Sgto. 1º W. Lerda

Redactores:
Cad. Luis Riverós
Cad. Juan C. Franchini
Cad. Julio C. Monzón

Dibujantes:
Cad. J. Martínez Levaggi
Cad. Carlos Casaballe

*

SUSCRIPCIONES:
Anual .... $ 4.80
Semestral ..... " 2.40

Nuestro primer editorial y Consejo Editor

Entrevista al Cnel. (PAM) **Roberto Meyer**



Entrevista realizada a uno de los pioneros de la creación de la revista ALAS, en ese entonces el Cadete Meyer; quien hoy ascendido al grado de Coronel, nos ofrece un grato recibimiento en su domicilio, para proporcionarnos un mensaje de aliento a las nuevas generaciones.
La ocasión fue propicia para hacerle llegar ejemplares de la revista de los últimos años, a su vez, para nuestra sorpresa él también nos esperó con archivos de la época para regalarnos.

ALAS: -Buenos días, quiero agradecerle por habernos recibido en su hogar y en principio quiero que nos cuente que fue lo que lo impulsó al Coronel Meyer y a los otros pioneros de la revista ALAS y en su momento lo que fue ALERÓN.

Coronel: -Bueno primero agradecer esta presencia de un Caballero Cadete de Tercer Año de mi querida Escuela Militar de Aeronáutica en mi casa, que me honra con su visita. Comenzando con este pequeño preámbulo de esta situación, nosotros ingresamos en el año '49 que fue el primer grupo humano civil que ingresó a la Escuela de forma directa sin pasar por la Escuela Militar, en él casi se dividió el ingreso por dos tandas; unos pasaron a segundo año, otros a primero. A mí me correspondió pasar a segundo año de Cadetes y ahí comenzó una savia nueva que quedó dentro del Instituto, algo que no teníamos ningún tipo de experiencia militar previa a la mayoría de ellos. No era mi caso, que yo había sido alumno de Liceo Militar.
Allá por el año '50 empiezan esas charlas de Cadetes que hacemos una cosa, que hacemos lo otro; todas esas cosas que no tenía que saber un superior del que hacer de los Cadetes, vamos a decir francamente. Me acuerdo que incluso en el anfiteatro en aquel momento no estaba nada más que donde se sentaba y el primer piso de arriba, no había butacas, no había nada, y era utilizado como sala de esgrima, bueno ahí habían hecho Cadetes de ultimo año como un lugar de esparcimiento donde era un lugar muy especial, era un hueco dentro de la disciplina de la Escuela.
Luego surge por allá en el año '51 la idea de crear algo escrito sobre las vivencias, sobre "el Oficial que me dice tal cosa, tal otra"; en fin, todo una serie de tragicomedia, ¿no?, pero era una elemento muy lindo en el cual un Cadete descargaba sus cosas, circulaban y nos divertíamos porque eran una circulación prohibida, totalmente prohibida, era una cosa inadmisible.
Pues como todas las cosas van tomando forma, salió ALERÓN. Pero todos en el grupo de mis compañeros los que figuran ahí conmigo, en la comisión que iniciamos esto, propusimos; en el caso mío específico, se lo propuse al Jefe del Curso Profesional, en aquel entonces, si permitía formalizar en una revista todas esas inquietudes que tenía el Cadete y plasmar la vida nuestra dentro de la Escuela para que tuviera una proyección dentro de esta, no solamente dentro del elemento militar nuestro, sino dentro de la familia, a nuestra querida familia.
Nos costó muchísimo no teníamos dinero, allá formamos la comisión para ir a tratar de conseguir fondos y donaciones para poder hacer esa primera edición que fue muy humilde. Conseguimos el apoyo de la Dirección de la Escuela; fue fantástico. De esa manera ALERÓN toma cuerpo y empezó a ser ALAS, algo más que un simple ALERÓN dentro de un avión, y salió el primer número y tuvimos una cantidad de cosas muy positivas que incluso buscando encontré algo que se los iba a entregar a ustedes, que son las felicitaciones que recibimos del Jefe del Estado Mayor; porque es un reconocimiento que nos impulsó a continuar y después tuvo dos etapas, tuvo dos paradas, la segunda creo que fue esta que está en su biblioteca, ahí nace esta preciosa revista que hacen ustedes todos los años que engrosa mis bibliotecas las tengo siempre, está todo acá.

ALAS: -Si, la revista ha cambiado mucho más allá de no tener formato, los artículos han cambiado, incluso yo que leí la del '52, los artículos eran copia de otros artículos, hoy en día la revista se hace íntegramente por los Cadetes que son quienes viven la Escuela, y ya como que descartamos la parte de utilizar cosas técnicas incluso el lenguaje lo hemos ido cambiando, porque cada vez llega a más personas fuera del ámbito militar.

Coronel: -Vos sabés que eso es raro, mirá que para nosotros era un orgullo escribir. Yo te voy a contar algo, yo siendo civil en Paysandú, escribía artículos en un diario de circulación que salía de tarde.
A mí me encanta la revista, incluso tengo una nieta que quiere entrar en la Escuela, que me la pide.

ALAS: -¿Qué le diría a las nuevas generaciones sobre la vocación militar?

Coronel: -Es muy linda la vida militar, te enseña el concepto de compañerismo, el honor, hay tantas cosas, que son maravillosas y después esa conjunción que tiene con la aviación. Uno cumple una actividad permanentemente, yo en mi caso me tocó ser fundador del Grupo de Helicópteros, yo toda mi vida lo tuve como pasión, yo me siento orgulloso de haber no solamente volado sino de haber salvado gente. He pasado situaciones difíciles, los momentos más críticos.

ALAS: -Si, en su momento si era fundador volaban los Hiller. Que coraje se debe tener para salir a rescatar gente en los primeros modelos de helicópteros existentes.

Coronel: -La verdad que ni idea, así se

sacaba a la gente, una vez me tocó salvar a 7 tripulantes en el medio del río, 7 veces al agua, 7 hombres, 7 vidas salvadas y los kilos que perdí, lo único que le podía decir a un tripulante era por un parlante "mire el largo la cuerda, métasela adentro, pásela por abajo" a los que sean sobrevivientes. Yo fui fundador del Simbólico de Helicópteros, tenemos una relación muy linda con el Grupo, con todos, con el más humilde de los Soldados hasta el más lejano de los familiares, es otra vivencia que hay la vida eso es lo que se aprende a ser más humanos, a ser más no, digo, más gente.

ALAS: -Aquí tiene el archivo de la revista.

Coronel: -Muchísimas gracias por esto. Tengo una cantidad de archivos de la Escuela, son recuerdos para la revista, son impresos de la época cuando yo era Cadete. Verás cómo fue evolucionando la infraestructura de la Escuela.

ALAS: -¿Acá?

Coronel: -Seguro.

ALAS: -Quedó enorme.

Coronel: - A mí me tocó hacerlo todo de Director, la piscina, el anfiteatro...

ALAS: -¿Usted era el Director de la Escuela?

Coronel: -Si, me tocó hacer toda esa obra.

ALAS: -Sigue igual, idéntico.

Coronel: -Es algo que se lo doy para ustedes.

ALAS: -Bueno, muchísimas gracias por eso.

Coronel: -Vos sabes que te iba a dar esto, es para entregarle al Coronel, pese que había artículos de esos de Cadetes. Acá fue de una visita, que yo le quiero mandar al Coronel. Esto es de un crucero que hicimos a Córdoba, con los Cadetes. Estas son cosas que tengo, desfiles, acá es cuando se inauguró la marcha de la Fuerza Aérea. Acá están las autoridades, el recorte del diario, el diario 76, las imágenes, todas la colecciones de los sellos de los nuevos inaugurales que salieron de la Escuela Militar de Aeronáutica, por ejemplo, este vuelo que es de la Escuela, y después este otro de un sobre similar que estaba en esta emisión, que estaba en el brevet número 7 con el Coronel Michelli, un precursor, piloto del año 3, así que tiene sus recuerdos.

ALAS: -Acá leyendo un poco, la marcha de la Fuerza Aérea es escrita por su señora. ¿Cómo surge eso? ¿Es músico ella?

Coronel: -Ella era profesora de piano, ella es fallecida, era una artista, escribía. Este cuadro es hecho por ella, está en el Escuadrón ahora. Escribía y era compositora, tenía obras sinfónicas de orquestas, para que tengas idea del nivel de ella y ahí vi que la Fuerza Aérea no tiene ninguna marcha, lo único que teníamos era el Himno del Cadete, que lo hizo Ascone y la letra la hizo el General… ¿Genta? Y como no había marcha, le digo: ¿No le podés hacer una marcha? Yo no puedo ver que nuestros Cadetes de la Fuerza Aérea no puedan tener marcha, entonces se hizo esa marcha que se estrenó acá…

ALAS: -En el '77…

Coronel: -No, en el '77 no, en el '76.

ALAS: -En diciembre del '76…

Coronel: -Y bueno, es muy aeronáutica, por ejemplo el pasaje, dentro de la marcha, su significado de por sí. Y que no sé porqué, ustedes no desfilan mucho con la marcha de la Fuerza Aérea.

ALAS: Si, depende mucho de la ocasión. Pero tratamos siempre de desfilar con la marcha de San Lorenzo o con la marcha de la Fuerza Aérea.

Coronel: -Mirá, la hizo en este piano que tenía acá en casa, lo que hizo ella está precioso, además es una marcha muy sinfónica, tú si la escuchas bien te vas a dar cuenta.

ALAS: Para cerrar esta nota, anécdota, quisiera que dejara un mensaje a las generaciones futuras, y a las que ya están, acerca de la vida del Coronel Meyer, lo que le dio la Fuerza Aérea y lo que le puede llegar a dar a aquellos que pueden integrar sus filas.

Coronel: -Para mí es muy difícil explicarlo; enaltece al Cadete que me hace la pregunta, es decir que estoy devolviendo "guantes" por decirlo de alguna manera. Si, evidentemente el sentimiento mío nació de muy chico, en mi ciudad natal, hacía avioncitos de aeromodelismo, los pegábamos con cemento; íbamos y le pedíamos las placas que no se usaban de un fotógrafo amigo que las derretíamos y le pegábamos maderitas; anécdotas de aquel momento, de los años '40 y tanto.

Tuve a alegría de poder abrazar esta profesión a la cual dediqué toda mi vida y toda mi familia me acompañó en todo sentido, no había horas, no había sábados, domingos, siempre era la Fuerza Aérea primero y muchas veces descuidábamos un poco nuestras familias por que había que dar de todo lo nuestro, ¿a quién?, a esa Fuerza Aérea que hicimos.

Ingresamos en aquel momento un grupo humano muy especial, muy lindo y se ha ido en el tiempo transmitiendo esa vocación, entiendo yo de la gente que ingresa o intenta ingresar a la Fuerza Aérea. Ya sé que cada vez es más difícil porque la vida cambia, en el año 1948, '49 no es el año 2015, 2016, hay otras amplitudes y otros apetitos en la vida de la juventud y hay otras oportunidades, pero quien abraza la Fuerza Aérea yo creo que le da todo y le debe dar todo y siempre uno lo puede ver y yo personalmente con orgullo lo veo en las permanentes acciones que hace la Fuerza Aérea en todo sentido. Lamentablemente a veces la profesión nos arrebata la vida, nos arrebata nuestro ser más queridos dentro de la Fuerza, pero es el precio que uno paga para poder engrandecer más a la Fuerza Aérea y mi mensaje es lo mejor primero para lo que ustedes han empañado y han abrazado que es esta revista que para mí es la vida, es expresa al Cadete, expresa a la vida de la Escuela en todos los años, es fantástico yo los felicito de todo corazón que sigan en esa senda que sigan para orgullo de todos que los tuvimos el honor de estar en esas mismas situaciones que están viviendo ustedes. Es difícil expresar muchos sentimientos, quiero decir que sepan que esta es tu casa, acá hay todo el material que necesitan, esto es algo de lo que tengo, lo que necesite ALAS no duden en venir, en llamarme por teléfono, siempre voy a estar acá.

ALAS: -Muchas gracias por recibirnos, en nombre del Cuerpo de Alumnos, de la revista ALAS y de su Escuela Militar de Aeronáutica.



"CADETE DEL AIRE"...

...Eres la esperanza de las alas de tu patria. Ya se ha materializado en tí aquel ideal que nació en tu tierna infancia o en la adolescencia de tus años mozos, frente quizás, a la visión de algún avión, o al escuchar una épica historia que te hablaba del heroísmo, del arrojo y del desprecio a la vida, que sostuvieron aquellos valientes que forjaron el camino a la aviación, escribiendo páginas de gloria que servirán para sostenerte e impulsarte hacia adelante. Esa vocación sublime que se despertó en tu tierno corazón, fué tomando forma hasta culminar en lo que hoy eres.

¡Cuántas lágrimas habrán caído por las mejillas de aquella mujer que te dió el ser, desde el día en que expresaste tus ideales, hasta el otro, en que orgulloso, ostentas en tu pecho el emblema de Piloto Aviador Militar! Las primeras habrán sido de dolor ya que toda separación es un sufrimiento, pero las otras, serán de orgullo; su hijo, el fruto de sus anhelos, recorrerá los espacios infinitos del azul, representando la vanguardia de una juventud en una era de conquistas y cristalizaciones de un evidente afán de superación, que mueve a los llamados, a ocupar plazas de gloria, en el avance de la humanidad hacia el progreso.

En tí, descansa el porvenir de nuestra fuerza aérea; llena tu misión con responsabilidad, y encuadra tu proceder por las únicas e ineludibles sendas que pueden conducir a la obtención de tus más puros ideales: la lealtad, el cumplimiento del deber y el honor.

Que las alas que están brotando en tu pecho sean para gloria de tu bandera por la que no vacilarías en teñir el límpido cielo de la patria, con el púrpura de tu sangre...

Cadete Oscar Etchevers

PROMOCION:

"Comandante Jean Mermoz"



Aviadores
Primera fila de izquierda a derecha arriba: Cads.: F. Scarone, W. Martínez, R. De Bittencourt, J. Silva, D. Rebellato, C. Escayola y F. Díaz; segunda fila: Cads.: E. Verená, J. Quimpos, J. Aguiar, L. Barreto, V. Rangel y J. Hernández; tercera fila: Cads.: C. Fernández, A. Jaume, M. Robert, O. Fernández, J. Poletti y F. Benech; cuarta fila: Cads.: F. Mazzilli, Y. Dol, A. Zanelli, E. Fernández y J. Schell; quinta fila: Cads.: R. Argüelles, A. Ihlenfeld, E. Pintos, M. Anléu, K. Pereira y R. Lagomarsino

Comandante JEAN MERMOZ





Seguridad Terrestre
Primera fila de izquierda a derecha arriba: Cads.: J. Silva Ledesma, G. González, J. Pérez, segunda fila: Cads.: C. Moreira, L. Sequeira, O. Baladán



Mantenimiento
Primera fila de izquierda a derecha arriba: Cads.: M, Rodríguez, A. Davant, R. Rodríguez, G. García; segunda fila: Cads: R. Pedecert, C. Tucci, S. Meneses



Electrónica
Primera fila de izquierda a derecha arriba: Cads.: A. Rodríguez, G. Cataldo, L. Medina, M. Silva: segunda fila: Cads.: J. Sánchez, J. Ramos, J. Correa, B. Moreira; tercera fila: Cads.: H. Castellano, E. Rubbo, M. Rodrigo

ADIOS NO...
Hasta pronto

Los cálidos destellos del sol estival alumbraron mis primeros pasos sobre tierra Oriental aquel 1º de febrero de 1976, cuando cargado de ilusiones, dejando atrás muchas cosas bellas y queridas de mi amado Panamá, arribé a esta comarca rioplatense. Aún brillaban en mis pupilas las imágenes de la despedida y el eco de una promesa arrancada entre cien besos y caricias me hacía estremecer.

Conocía el Uruguay por lo que decían los libros: Uruguay, ese pequeño país con sus costas besadas por el Plata y el Atlántico, recordado como la Suiza de América; por los periódicos o simplemente la mención fugaz de algún viajero; pero ellos no lo decían todo: es necesario convivir entre su gente para llegar a conocer plenamente la profundidad humana de sus hijos.

Con el tiempo me adapté a este ambiente, arraigándome en sus costumbres hasta el punto de habituarme al tradicional "amargo".

Durante mi permanencia en la Escuela Militar de Aeronáutica durante estos tres años me hice de verdaderos amigos y porqué no decirlo: de hermanos. El sentirse lejos de los seres queridos resulta bastante difícil, pero aquí aprendí a extrañar y recordar a los míos, pensando que sus vidas transcurrían en la dicha de saberme satisfecho. Entonces aprendí a distribuir mi tiempo atendiendo mis obligaciones de estudiante y mis sentimientos de hijo, de hermano...

Todos mis ideales aspiraban a formar en mí un verdadero militar ansioso de convertirme en profesional de la materia aeronáutica y así ser un digno representante, en mi patria, de ésta nuestra querida Fuerza Aérea, nuestra porque me siento parte de ella.

Hoy veo cristalizar aquellos anhelos de otrora al egresar de este crisol, la Escuela Militar de Aeronáutica, como Subteniente de la Fuerza Aérea.

Expreso así mi agradecimiento a todos los nobles orientales a cuyo lado alenté mis esperanzas y afirmo que la bandera de Artigas y las alas uruguayas surcarán los cielos panameños predicando la libertad y la hermandad entre los hombres. No digo adiós, simplemente... hasta pronto mi querido Uruguay.



DESPEDIDA

. . . "Y se ha dado un nuevo paso, cumpliendo con el inexorable afán de convertir un sueño sutil en tangible realidad.

Sólo las obras, sólo los hechos, y no las palabras que se convierten en polvo estelar, son las que permiten una evaluación cabal e íntegra de la generación que, por ellas, se manifestó buscando desarraigarse del anonimato, oportuna de esterilidad creadora y de la mediocridad, que son estandartes de los estratos más inferiores de la raza humana.

Hemos pretendido ayer, como hoy, dejar nuestra huella en el noble lampo de los espíritus que nos recibieron; hemos buscado la armonía de sonidos, timbales en nuestras páginas para despertar el orgullo y la ansiedad de realización dejando un testimonio irrefutable que permita, a quienes nos sucedan, proyectarse hacia una vibración más depurada de inspiración cosmogónica.

Hoy hemos retornado a la vida, metemsicosis de una idéntica esencia a través de nuevos artículos, de grices y colores, de líneas y puntos.

Nuevamente el reencuentro se produjo en los telares de la imaginación, la creatividad y la responsabilidad profesional; junto a la bizarría de la verdad y distante del mandilón.

Percibiendo la tutela de nuestro pasado, hemos vuelto a vagar entre las estrellas, para encontrar el cordel místico que entrañe los tonos de todos los tiempos, de todas las edades. . ."

Un día en la Escuela Militar de Aeronáutica

CAE la noche en nuestra Escuela. Este fue el día más especial de mi vida y por eso escribo estas líneas mientras todos duermen, deseo conservar para siempre la alegría que hoy siento. Hoy, por fin, pude sentir en mis propias manos la fuerza del viento y observar la belleza de mi Patria desde lo alto, como las águilas.

Cuánto ha pasado desde que comenzó a nacer en mí la idea de convertirme en piloto! Cuánto tiempo ha pasado desde aquellos días, en que me preparaba a dar el paso más grande de mi vida, entrar en esta Escuela.

Sin duda fue la prueba más importante que he afrontado, y la más sacrificada también, por eso me siento orgulloso de haberla superado.

Recuerdo cuando le dije a mi padre que quería ser Piloto Militar, su expresión mezcla de extrañeza, de temor, pero de apoyo sincero. Y fue allí que comencé mi vida en realidad.

Día tras día me preparé con afán para llegar a ser admitido, tuve que estudiar y capacitarme en todo lo que se exigía. Me esforcé hasta el límite, hasta que un caluroso día de enero mi nombre pasó a integrar la lista de postulantes que habían obtenido becas. Es difícil decir lo que sentí en ese momento, lo había logrado, era un alumno de la Escuela Militar de Aeronáutica, ahora tenía que demostrar que llegaría a ser motivo de orgullo para ella, para mi País y mis padres.

El programa de reclutamiento fue muy duro. Se trata allí de homogeneizar al grupo de aspirantes en cuanto a su condición física y militar, puesto que muchos de nosotros al entrar carecíamos de toda instrucción de este tipo.

Este período es el que el cadete no olvida nunca. Uno se levanta muy temprano, cuando el sol aún no ha despuntado y es apresurado por sus superiores que no cesan de advertirle sus deberes y sus faltas: "LLAMADA, LEVANTENSE ASPIRANTES, ESA CAMA ESTA MAL TENDIDA, NO SABE AFEITARSE..."

Así comienza un día en el reclutamiento. Es tanto lo que debemos corregir, lo que debemos aprender y tan rápido que a veces perdemos el control y nos invade el deseo de abandonarlo todo.

Pero aquí surge lo más importante: la amistad, el apoyo de los compañeros. Si uno tropieza, muchas manos lo sostienen, porque todos pasamos por las mismas pruebas, todos sufrimos, reímos y lloramos juntos. Queremos ser los mejores y por ello los más unidos.

Un día todos los cadetes del último año nos felicitaron: ya no éramos reclutas, habíamos pasado a ser los nuevos aspirantes, la semilla de los futuros Oficiales.

Nos adaptamos poco a poco, comenzamos a cumplir con los servicios y a sentirnos parte del Cuerpo de Alumnos...

En las guardias, cuando cae enteramente la noche, el clima nocturno no es muy propicio, pero nuestros cuerpos están acostumbrados, la naturaleza no nos doblega, permanecemos cada uno en nuestros puestos asignados, sabiendo que estamos allí y por qué lo hacemos.

Parece que el tiempo fuera inmóvil, que los relojes se hubieran trabado, y es la noche con sus tonos de gris y negro, que nos da una apariencia extraña.

Pero las horas pasan y llega el momento en el cual se empieza a divisar la gama de los

colores, ya el ruido de los motores de nuestros aviones retumban en el cielo, no ha amanecido aún y la actividad ya ha comenzado. Los cadetes se levantan y se preparan para una nueva jornada con nuevas expectativas, con nuevos bríos, aunque aún la noche aplasta nuestra Escuela.

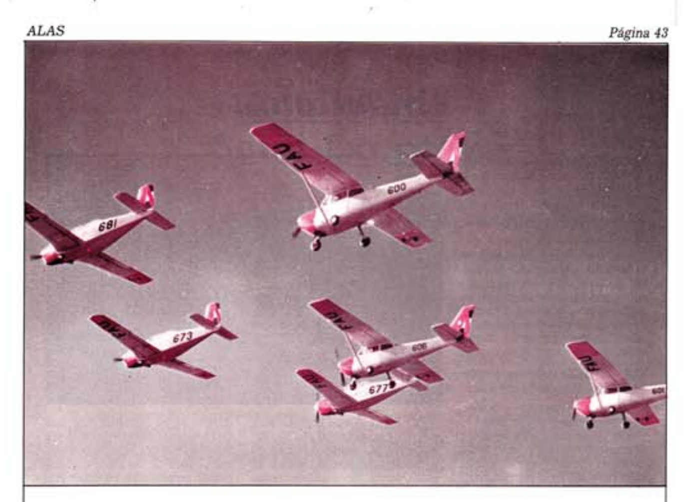
El alba se ofrece en su mayor plenitud, aparece la pista, los aviones prontos para su uso, el hangar con sus técnicos, la torre de control con sus tradicionales colores rojo y blanco, los alojamientos; y es esta Escuela la que otra vez abre sus ojos al mundo. A un mundo en el cual se establecen disputas entre países, luchas entre hombres de una misma sociedad y aquí en nuestro país empieza otra vez una jornada de trabajo, de instrucción para nosotros.

De lejos se oyen los golpes de los pies en el piso, y se ve una perfec[illegible]mación que va entrando a la Plaza de Armas. Para desconformidad de muchos, ha llegado la hora de hacer Instrucción Militar Práctica. Y sólo nosotros sabemos cuánto envuelve esta actividad, que para quien apenas la ve en algún desfile, puede parecerle fácil, pues no sabe cuánto tiempo y esfuerzo debemos dedicar para que todo salga bien a la hora de demostrar.

Mientras marchamos, los minutos parecen hacerse más largos, y a medida que el cansancio va aumentando, parece que la concentración va disminuyendo, lo que trae aparejado quizás la pérdida de una licencia.

Pero todo tiene su premio y el pequeño o el gran aplauso recibido en las calles al desfilar, constituye un gran aliciente. Se siente el orgullo de ser uno de los pocos aptos





para desfilar frente a las autoridades y al público en general.

Es un gran honor el poder vestir el uniforme de parada, y constituye una satisfacción el ser felicitados por una buena actuación de la compañía de desfile.

En tanto la preparación física es variada, realizamos ejercicios de calentamiento, deportes (fútbol, basquetbol y voleibol), atletismo o ejercicios de habilidad, agilidad y destreza que nos ayudan a aumentar la capacidad de coordinación.

Arribando al mediodía pasamos a almorzar luego de que se entregan novedades al Oficial encargado de la disciplina y el orden y luego concurrimos al Casino de Alumnos para disfrutar de un momento de dispersión.

En la tarde, las aulas nos esperan para asistir a las clases curriculares con materias de formación militar o cultura general, así como también recibir algún visitante o experto que brinde una conferencia.

Las horas han pasado y nuevamente la oscuridad pasa a ser una extraña monotonía, el dinamismo típico del día es aplacado una vez más.

El día culmina y la actividad fue realizada con el mayor entusiasmo y dedicación, por eso estamos aquí, porque somos y seremos integrantes de la eterna AVIACION HEROICA ■

Cad. 1 A Garófali
" 1 A. Fraga
" 1 N. Ramírez
" 1 P. Pisani

Un día en la Escuela Militar de Aeronáutica

Cae la noche en nuestra Escuela. Este fue el día más especial de mi vida y por eso escribo estas líneas mientras todos duermen, deseo conservar para siempre la alegría que hoy siento. Hoy, por fin, pude sentir en mis propias manos la fuerza del viento y observar la belleza en mi Patria desde lo alto, como las águilas.

Cuánto ha pasado desde que comenzó a nacer en mí la idea de convertirme en piloto! Cuánto tiempo ha pasado desde aquellos días en que me preparaba a dar el paso más grande de mi vida, entrar en esta Escuela.

Sin duda fue la prueba más importante que he afrontado, y la más sacrificada también, por eso me siento orgulloso de haberlas superado.

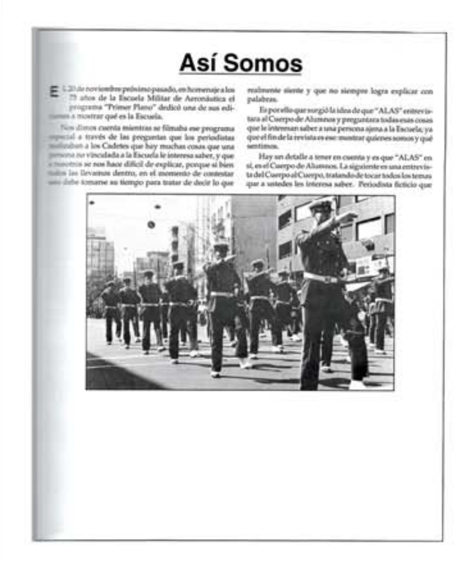
Recuerdo cuando le dije a mi padre que quería ser Piloto Militar, su expresión mezcla de extrañeza, de temor, pero de apoyo sincero. Y fue allí que comencé mi vida en realidad.

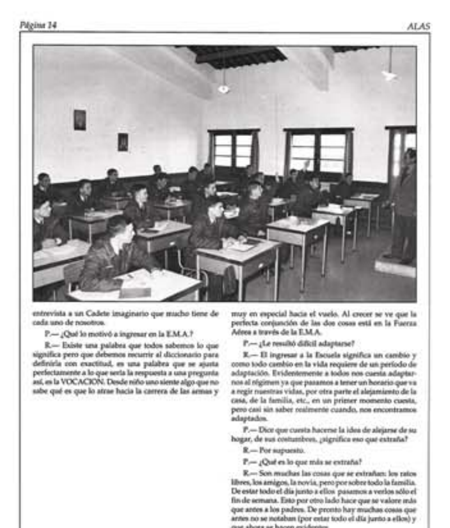
Día tras día me preparé con afán para llegar a ser admitido, tuve que estudiar y capacitarme en todo lo que se exigía. Me esforcé hasta el límite, hasta que un caluroso día de enero mi nombre pasó a integrar la lista de postulantes que habían obtenido becas. Es difícil decir lo que sentí en ese momento, lo había logrado, era un alumno



de la Escuela Militar de Aeronáutica, ahora tenía que demostrar que llegaría a ser motivo de orgullo para ella, para mi País y mis padres.
El programa de reclutamiento fue muy duro. Se trata allí de homogeneizar al grupo de Aspirantes en cuanto a su condición física y militar, puesto que muchos de nosotros al entrar carecíamos de toda instrucción de ese tipo.
Este período es el que el cadete no olvida nunca. Uno se levanta muy temprano, cuando el sol aún no ha despuntado y es apresurado por sus superiores que no cesan de advertirle sus deberes y sus faltas: "LLAMADA, LEVÁNTENSE ASPIRANTES, ESA CAMA ESTÁ MAL TENDIDA, NO SABE AFEITARSE…"
Así comienza un día en el reclutamiento. Es tanto lo que debemos corregir, lo que debemos aprender y tan rápido que a veces perdemos el control y nos invade el deseo de abandonarlo todo.
Pero aquí surge lo más importante: la amistad, el apoyo de los compañeros. Si uno tropieza, muchas manos lo sostienen, porque todos pasamos por las mismas pruebas, todos sufrimos, reímos y lloramos juntos. Queremos ser los mejores y por ello los más unidos.
Un día todos los cadetes del último año nos felicitaron: ya no éramos reclutas, habíamos pasado a ser los nuevos aspirantes, la semilla de los futuros Oficiales.
Nos adaptamos poco a poco, comenzamos a cumplir con los servicios y a sentirnos parte del Cuerpo de Alumnos…
En las guardias, cuando cae enteramente la noche, el clima nocturno no es muy propicio, pero nuestros cuerpos están acostumbrados, la naturaleza no nos doblega, permanecemos cada uno en nuestros puestos asignados sabiendo que estamos allí y por qué lo hacemos. Parece que el tiempo fuera inmóvil, que los relojes se hubieran trabado, y es la noche con sus tonos de gris y negro que nos da una apariencia extraña.
Pero las horas pasan y llega el momento en el cual se empieza a divisar la gama de colores, ya el ruido de los motores de nuestros aviones retumban en el cielo, no ha amanecido aún y la actividad ya ha comenzado. Los cadetes se levantan y se preparan para una nueva jornada con nuevas expectativas, con nuevos bríos, aunque aún la noche aplasta nuestra Escuela.
El alba se ofrece en su mayor plenitud, aparece la pista, los aviones prontos para su uso, el hangar con sus técnicos, la torre de control con sus tradicionales colores rojo y blanco, los alojamientos; y es esta Escuela la que otra vez abre sus ojos al mundo. A un mundo en el cual se establecen disputas entre países, luchas entre hombres de una misma sociedad y aquí en nuestro país empieza otra vez una jornada de trabajo, de instrucción para nosotros.
De lejos se oyen los golpes de los pies en el piso, y se ve una perfecta formación que va entrando a Plaza de Armas. Para disconformidad de muchos, ha llegado la hora de hacer Instrucción Militar Práctica. Y sólo nosotros sabemos cuánto envuelve esta actividad, que para quien apenas la ve en algún desfile, puede parecerle fácil, pero pues no sabe cuánto tiempo y esfuerzo debemos dedicar para que todo salga bien a la hora de demostrar.
Mientras marchamos, los minutos parecen hacerse más largos, y a medida que el cansancio va aumentando, parece que la concentración va disminuyendo, lo que trae aparejado quizás la pérdida de una licencia.
Pero todo tiene su premio y el pequeño o el gran aplauso recibido en las calles al desfilar, constituye un gran aliciente. Se siente el orgullo de ser uno de los pocos aptos para desfilar frente a las autoridades y el público en general.
Es un gran honor el poder vestir el uniforme de parada, y constituye una satisfacción el ser felicitados por una buena actuación de la compañía de desfile.
En tanto la preparación física es variada, realizamos ejercicios de calentamiento, deportes (fútbol, básquetbol, vóleibol), atletismo o ejercicios de habilidad, agilidad y destreza que nos ayudan a aumentar la capacidad de coordinación.
Arribando al mediodía pasamos a almorzar luego de que se entregan novedades al Oficial encargado de la disciplina y el orden y luego concurrimos al Casino de Alumnos para disfrutar de un momento de dispersión.
En la tarde, las aulas nos esperan para asistir a las clases curriculares con materias de formación militar o cultura general, así como también recibir algún visitante o experto que brinde alguna conferencia.
Las horas han pasado y nuevamente la oscuridad pasa a ser una extraña monotonía, el dinamismo típico del día es aplicado una vez más.
El día culmina y la actividad fue realizada con el mayor entusiasmo y dedicación, por eso estamos aquí, porque somos y seremos integrantes de la eterna AVIACIÓN HERÓICA.

Cad. 1° A. Garófali
Cad. 1° A. Fraga
Cad. 1° N. Ramírez
Cad. 1° P. Pisani















Así Somos

El 20 de noviembre próximo pasado, en homenaje a los 75 años de la Escuela Militar de Aeronáutica el programa "Primer Plano" dedicó una de sus ediciones a mostrar qué es la Escuela.

Nos dimos cuenta mientras se filmaba ese programa especial a través de las preguntas que los periodistas realizaban a los Cadetes que hay muchas cosas que una persona no vinculada a la Escuela le interesa saber, y que a nosotros se nos hace difícil de explicar, porque si bien todos las llevamos dentro, en el momento de contestar uno debe tomarse su tiempo para tratar de decir lo que realmente siente y que no siempre logra explicar con palabras.

Es por ello que surgió la idea de que "ALAS" entrevistara al Cuerpo de Alumnos y preguntara todas esas cosas que le interesan saber a una persona ajena a la Escuela; ya que el fin de la revista es ese: mostrar quiénes somos y qué sentimos.

Hay un detalle a tener en cuenta y es que "ALAS" en sí, es el Cuerpo de Alumnos. La siguiente es una entrevista del Cuerpo al Cuerpo, tratando de tocar todos los temas que a ustedes les interesa saber. Periodista ficticio que entrevista a un Cadete imaginario que mucho tiene de cada uno de nosotros.



P- ¿Qué lo motivó a ingresar a la E.M.A.?

R- Existe una palabra que todos sabemos lo que significa pero que debemos recurrir al diccionario para definirla con exactitud, es una palabra que se ajusta perfectamente a lo que sería la respuesta a una pregunta así, es la VOCACIÓN. Desde niño uno siente algo que no sabe qué es que lo atrae hacia la carrera de las armas y muy en especial hacia el vuelo. Al crecer se ve que la perfecta conjunción de las dos cosas está en la Fuerza Aérea a través de la EMA.

P- ¿Le resultó difícil adaptarse?

R- El ingresar a la Escuela significa un cambio y como todo cambio en la vida requiere de un período de adaptación. Evidentemente a todos nos cuesta adaptarnos al régimen ya que pasamos a tener un horario que va a regir nuestras vidas, por otra parte el alejamiento de la casa, de la familia, etc., en un primer momento cuesta, pero casi sin saber realmente cuando, nos encontramos adaptados.

P- Dice que cuesta hacerse la idea de alejarse de su hogar, de sus costumbres, ¿significa eso que extraña?

R- Por supuesto.

P- ¿Qué es lo que más extraña?

R- Son muchas las cosas que se extrañan: los ratos libres, los amigos, la novia, pero por sobre todo la familia. De estar todo el día junto a ellos pasamos a verlos sólo el fin de semana. Esto por otro lado hace que se valore más que antes a los padres. De pronto hay muchas cosas que antes no se notaban (por estar todo el día junto a ellos) y que ahora se hacen evidentes.

P- ¿Qué opinan sus padres respecto a su ingreso?

R- Me apoyaron totalmente. En lo personal no me dijeron "entrá en la E.M.A." pero cuando les dije cuál era mi intención su aliento fue total, empezando en la preparación, los gastos del ingreso y ahora cada fin de semana cuando los veo. Sentimos un cierto «sacrificio sentimental» de parte de ellos ya que en cada despedida la emoción es distinta y vemos que no sólo nosotros extrañamos sino ellos también y quizás más que nosotros pero tratan de disimular, porque ahora su único anhelo es vernos recibidos.

P- Hoy me decía entre otras cosas que se extraña a los amigos, ¿modifica en algo el ingreso, en que se pierden?

R- Hay que hacer una gran diferencia entre lo que significa "amigo" y "conocido" o "camarada". Los que son realmente amigos nunca se pierden, aunque ahora los veo con menos frecuencia, siempre están ahí para saludarme, alentarme, etc., y eso significa un gran estímulo.

P- Luego de contestar estas últimas preguntas ¿piensa que vale la pena alejarse de todo eso (padres, hogar, amigos) para dedicarse a su carrera?

R- Sí, sin duda que vale la pena, tarde o temprano todas las personas deben alejarse de la casa paterna para buscar su futuro, quizás nosotros lo hagamos más temprano y en forma más brusca, pero en definitiva son sólo cuatro años (que parecen más largos por estar en régimen de internado). El sacrificio vale la pena porque la recompensa es grande.

P- ¿Cree usted que cambia una persona al entrar?

R- La personalidad no cambia sino que se fortalece, la Escuela no es un "reformatorio" sino un Instituto de formación de Oficiales por lo tanto no es su fin el cambiar lo que uno trae sino adaptarlo a determinadas reglas que debe seguir, en definitiva lo que hace es adquirir muchos valores y fortalecer los que ya trae, por ejemplo el orden, la disciplina, el carácter, el temperamento, etc.

El horario estricto y las exigencias tienden a fortalecer el ánimo y el temple de todos.

Arriba de un avión hay que tener una mentalidad definida, si se duda, lo más probable es que se presente una situación adversa, y eso se trata de extender a todos los ámbitos de la vida. Hoy decía que se valora más a los padres, eso en sí es un «cambio» si se le quiere llamar, positivo. Ahora ve a los padres de otra forma y aprecia mucho más su esfuerzo.

P- ¿Qué siente cuando debe usar el uniforme en la vía pública?

R- Uno se siente que es observado por todo el mundo, para bien o para mal, todo lo que hacemos es observado, están quienes lo miran con desprecio (por suerte los menos) y están aquellos que realmente lo aprecian, esto trae aparejado una cantidad de responsabilidades, la primera y principal es que se pierde la individualidad; si yo cometo alguna falta en la calle aquellos que me ven no ven a Juan Pérez sino a un Cadete de la EMA, por lo tanto el porte del uniforme debe hacerse con orgullo y responsabilidad.

Hay determinadas reglas de cortesía que nuestra sociedad va perdiendo pero que un Cadete las mantiene, caso típico el ceder el asiento a una dama o persona mayor, ante esto uno ve que lo miran con sorpresa (cosa que no debería ser pero es común en estos días) pero se siente regocijado cuando esa persona le agradece.

P- ¿Es la EMA lo que se imaginaba antes de entrar?

R- Cada uno de nosotros se imaginó a la Escuela de una forma antes de entrar, pero la noche antes de entrar cuando uno se acuesta sabiendo que al otro día



estará en la Escuela aparece un signo de interrogación enorme en cuanto a "¿cómo será?", cuando ingresa se da cuenta de que hay cosas que son imposibles de imaginar y explicar, hay que vivirlas para saber cómo son.

P- Cabe imaginar que una vez dentro uno vive momentos lindos y otros no tanto ¿cuáles son los más difíciles?

R- Muchos son los momentos que podríamos llamar "difíciles". Sin duda que al ingresar existe un tiempo de adaptación hasta que nos acostumbramos. Otros son los exámenes, sabemos que en cada uno de ellos se juega la carrera, por ello éstos presentan una mayor tensión en el Cadete que un examen de un liceo. Por otra parte un Cadete como cualquier persona tiene esos días en los que nada le sale bien y parece que todo está en su contra pero se sobrepone, aunque aclaro que esto le pasa a un Cadete, Médico, Mecánico, Abogado o lo que sea, es natural del ser humano.

P- ¿En qué se apoya en esos momentos para sobreponerse?

R- En estos días nada es regalado, menos algo como ser Oficial de la FAU por lo tanto si bien hay momentos amargos que hay que pasar, el secreto está en "pasarlos rápido". Por lo general pensamos en nosotros y en nuestros padres, en el esfuerzo personal de los que antes pasaron y en definitiva en que estamos haciendo algo que queremos, que nos gusta, nadie fue a casa a buscarnos para entra a la EMA, si estamos acá es porque queremos y debemos atenernos a las consecuencias. Además siempre se cuenta con el apoyo de los camaradas.

P- ¿Cómo es la relación con sus camaradas?

R – La palabra "camarada" tiene un significado diferente estando en la Escuela, uno con ellos es como un hermano, duerme bajo el mismo techo, como lo mismo, pasa los mismos disgustos y comparte sentimientos nunca antes experimentados. Como el hecho de volar juntos. Es realmente intransferible lo que se experimenta cuando se está allá arriba y ve que a su lado hay un compañero al comando de otro avión.

P- ¿Y con el resto de los cadetes?

R- La relación es buena, se mantiene una distancia que está marcada por el hecho de haber ingresado en diferentes años, esto le da a unos mayor experiencia que a otros y marca una diferencia que suele mantenerse, así lo dictan los reglamentos y es una de las cosas que primero conocemos al ingresar y que aceptamos. Sin embargo las amistades que naturalmente se crean, no están reñidas con la disciplina y un buen amigo, indefectiblemente de su nivel jerárquico, cuidará especialmente de no aprovecharse de ello.

P- ¿Cómo considera el régimen de internado?

R- Intenso. Considero que en estos cuatro años estamos pura y exclusivamente dedicados al estudio y que no deben existir cosas externas que nos distraigan.

P- ¿No cree que con ello se desvincula de lo que sucede afuera?

R- Lo que se pierde en parte es la permanencia de estar en la calle, pero todos tenemos acceso a la información ya que en el Casino del Cuerpo de Alumnos (lugar de dispersión) tenemos acceso a TV, radio y periódicos. Existen conferencias, salidas y un diálogo franco y amplio. La EMA no es un claustro y la relación con el medio de donde provenimos es una preocupación constante de nuestro Comando.

P- ¿Considera volar un riesgo?

R- Evidentemente que no, de lo contrario no estaría acá. Lo que sucede es que el aire no es el medio natural del hombre, por eso muchos sienten aprehensión y lo consideran un riesgo. En todos los órdenes de la vida existen riesgos y cada instante, desde el momento que uno se levanta está expuesto a un accidente, sin embargo no deja de hacer lo que tiene en mente. Al volar sucede lo mismo, tal vez es más peligroso cruzar una calle que volar un avión. Por otra parte el vuelo en la FAU se hace de una forma absolutamente profesional y todos sus integrantes tienen un concepto muy claro de SEGURIDAD.

P- ¿Qué sintió el día del primer vuelo solo?

R- Una mezcla extraña de sensaciones que no se pueden describir. Uno de los mejores días de la vida. Inolvidable. Se siente que uno de los mayores sueños se ha hecho realidad. Parece haberse llegado a lo máximo aunque en realidad recién empieza.
Implica a su vez una gran responsabilidad, todo depende de uno pero por algo la FAU le confió un avión. Es algo indescriptible que hay que vivirlo para poder entenderlo y disfrutarlo.

P ¿Qué expectativas personales de futuro tiene?

R- Volar. En la medida de las capacidades de nuestra Fuerza Aérea, seguir volando. Aviadores y navegantes mantienen viva la esperanza de nuevo material de vuelo en lo íntimo, mantener hasta el día de mi retiro la vocación aeronáutica inmaculada y firme.



Página 50 ALAS

ENTRENADORES

SERIA muy ambicioso intentar mostrar a nuestros lectores la totalidad de los aviones entrenadores en los que obtuvieron sus alas los pilotos de la Aeronáutica Militar y posteriormente de la F.A.U..

Por lo tanto hemos elegido solamente algunos de ellos, que resultan representativos y que ustedes recordarán con cariño. Y es nuestra intención que alguno de nuestros lectores, al volverlos a ver aunque sea en papel, tenga la oportunidad de escuchar rugir nuevamente sus motores o sentir el suave toque de sus ruedas en un preciso aterrizaje en tres puntos.

Tiger Moth - En Enero de 1935 para sustituir a los AVRO 504K, se reciben 5 aviones Tiger Moth, numerados del 1 al 5, de las fábricas inglesas De Havilland, con motor Gipsy de 130HP, noble material usado por ocho generaciones de pilotos.

Son sustituidos por los PT-19.



PT-19 - La E.M.A. contó con PT-19 A/B desde el año 1943 siendo el mismo un avión que, por su relación peso-potencia y tamaño, permitió que el alumno adquiriera el sentido del manejo de un avión grande desde el primer contacto con el mismo. Así mismo su estructura robusta en base a tubos de acero de cromo, revestido de tela con la sección central y el conjunto de plano exterior de las alas cubiertas de madera terciada, lo hacían ideal para la instrucción de vuelo acrobático.





AT-6 - El AT-6 llegó a nuestro país en 1942, arribando los cuatro primeros en barco y siendo numerados del 333 al 336. El mismo era un monoplano de ala baja, de entrenamiento avanzado con posibilidades de instalar equipos portabombas y armamento. Estaba también provisto de un tren de aterrizaje retráctil.

Su aspecto exterior y su estruendoso motor daban sensación de fuerza y seguridad, pasando por ellos muchas generaciones de pilotos.

Durante el período que corresponde entre los años 1961 a 1970, el Curso Primario y Secundario de vuelo se efectuó en AT-6 al haber quedado fuera de servicio los PT-19, PT-26 y DH "Chipmunk".

Este avión llegaría a convertirse en uno de los entrenadores de combate más famosos del mundo.



ALAS Página 53

DH "Chipmunk" - Esta aeronave era un excelente entrenador primario inglés, que sirvió como tal desde el año 1955 hasta que fue dado de baja en la década del 60. También su construcción robusta, de líneas firmes y sencillas lo hicieron ideal para la instrucción y el vuelo acrobático.

Nos comprometemos en ediciones posteriores a continuar recordando algunas de aquellas viejas glorias que también forman parte de nuestra historia.

En nombre del Consejo Editor de la revista agradecemos la desinteresada colaboración del Museo Aeronáutico y del Tte. 1ro. (Av.) J. Maruri sin las cuales hubiera sido imposible realizar el presente artículo.

CAD. 1° E. ACOSTA
CAD. 1° A. ARCAUZ

Entrenadores

Sería muy ambicioso intentar mostrar a nuestros lectores la totalidad de los aviones entrenadores en los que obtuvieron sus alas los pilotos de la Aeronáutica Militar y posteriormente de la FAU.
Por lo tanto hemos elegido solamente algunos de ellos, que resultan representativos y que ustedes recordarán con cariño. Y es nuestra intención que alguno de nuestros lectores, al volverlos a ver aunque sea en papel, tenga la oportunidad de escuchar a rugir nuevamente sus motores o sentir el suave toque de sus ruedas en un preciso aterrizaje en tres puntos.

Tiger Moth – En Enero de 1935 para sustituir a los AVRO 504K, se reciben 5 aviones Tiger Moth, numerados del 1 al 5, de las fábricas inglesas De Havilland, con motor Gipsy de 130HP, noble material usado por ocho generaciones de pilotos. Son sustituidos por los PT- 19.

PT-19 – La E.M.A contó con PT-19 A/B desde el año 1943 siendo el mismo un avión que, por su relación peso – potencia y tamaño, permitió que el alumno adquiera el sentido del manejo de un avión grande desde el primer contacto con el mismo. Así mismo su estructura robusta en base a tubos de acero de cromo, revestido de tela con la sección central y el conjunto de plano exterior de las alas cubiertas de madera terciado, lo hacían ideal para la instrucción de vuelo acrobático.

AT-6 – El AT-6 llegó a nuestro país en 1942, arribando los cuatro primeros en barco y siendo numerados del 333 al 336. El mismo era un monoplano de ala baja, de entrenamiento avanzado con posibilidades de instalar equipos porta bombas y armamento. Estaba también provisto de un tren de aterrizaje retráctil.
Su aspecto exterior y su estruendoso motor daban sensación de fuerza y seguridad, pasando por ellos muchas generaciones de pilotos.
Durante el período que corresponde entre los años 1961 a 1970, el Curso Primario y Secundario de vuelo se efectuó en AT-6 al haber quedado fuera de servicio los PT-19, PT-26 Y DH "Chipmunk".
Este avión llegaría a convertirse en uno de los entrenadores de combate más famosos del mundo.

DH "Chipmunk" – Esta aeronave era un excelente entrenador primario inglés, que sirvió como tal desde el año 1955 hasta que fue dado de baja en la década del 60. También su construcción robusta, de líneas firmes y sencillas lo hicieron ideal para la instrucción y el vuelo acrobático.
Nos comprometemos en ediciones posteriores a continuar recordando algunas de aquellas viejas glorias que también forman parte de nuestra historia.

En nombre del Consejo Editor de la revista agradecemos la desinteresada colaboración del Museo Aeronáutico y del Tte. 1º (Av.) J. Maruri sin las cuales hubiera sido imposible realizar el presente artículo.

Cad. 1° E. Acosta
Cad. 1° A. Arcauz



ENTRENADORES (2da. PARTE)

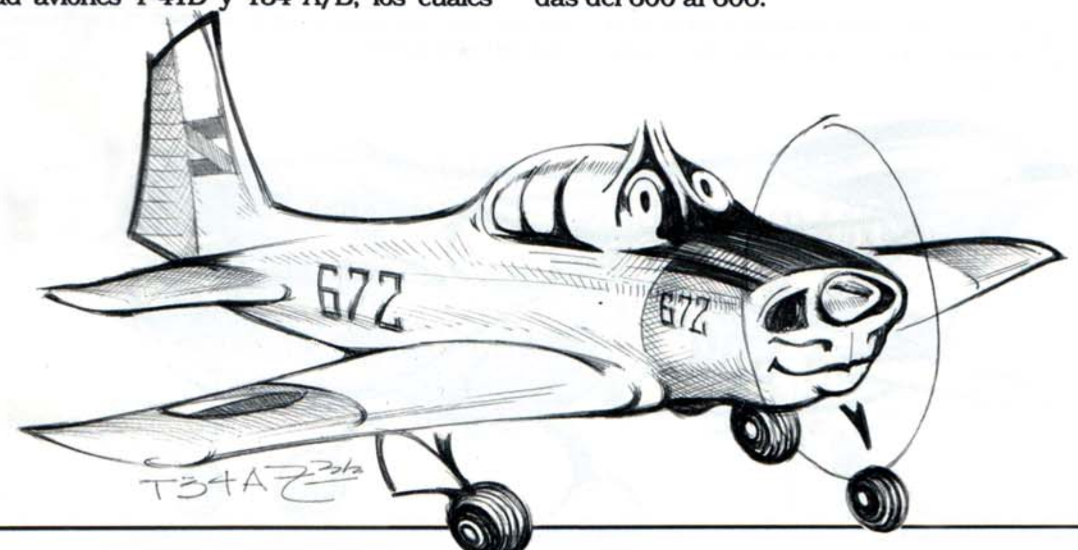
COMO comúnmente se dice;"lo prometido es deuda", y para no ser deudores de nuestros lectores, ésta es la segunda parte de "Entrenadores".

- Al crearse la Fuerza Aérea el 4 de Diciembre de 1953, la Escuela Militar de Aeronáutica (E.M.A), contaba en esos momentos con aeronaves de entrenamiento PT-19, AT-6 y PT-26 que cumplían con los requisitos para un entrenamiento primario y secundario de los futuros Oficiales de la F.A.U, sin embargo la aviación es una disciplina en constante desarrollo tecnológico por lo cual su material de vuelo fue cambiando con el devenir de los años (DH-"Chipmunk", 1955-1960), pasando a tener en la actualidad aviones T-41D y T34 A/B, los cuales mantiene así un buen nivel de entrenamiento.

PT-26 -Estos aviones arribaron a nuestro país en el año 1946, los mismos eran idénticos en diseño y construcción a los PT-19, con la salvedad de poseer carlinga deslizable sobre las dos plazas y poseer un motor con más potencia.

T-41D -En 1969 llego la primera partida de estos aviones a nuestro país siendo adjudicados de inmediato a nuestro Instituto.

Construidos por la Cessna Aircraft de los EE.UU, el "TECU" es un avión monomotor de ala alta, de tren triciclo y fijo y de construcción enteramente metálica. En 1971 se reciben dos más, alcanzando un total de siete aeronaves numeradas del 600 al 606.





Actualmente los cursos de selección de Alumnos Pilotos en estos aviones, siendo en ellos en el que el Cadete Aviador realiza su primer vuelo solo.

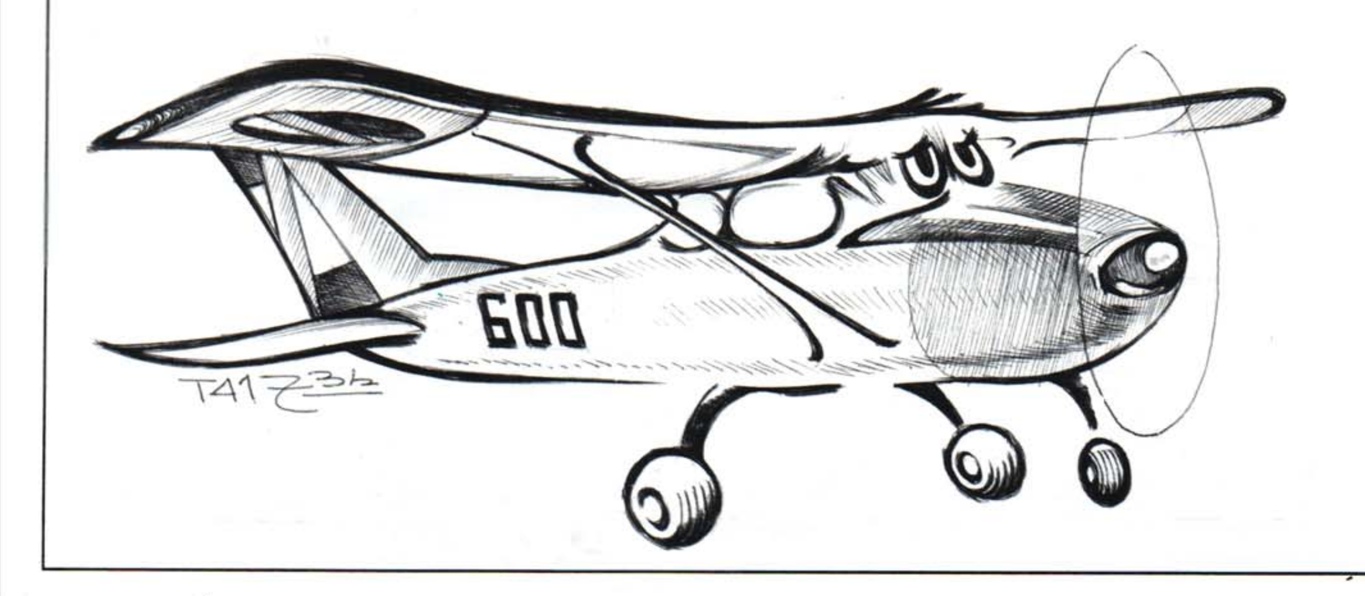
T-34A/B -El avión designado militarmente "Mentor T-34A/B" fue fabricado por la Beech Aircraft Corporation de EE.UU. Ha sido diseñado para soportar las exigencias inherentes a un avión de entrenamiento primario y al mismo tiempo preparar al Alumno Piloto para la transición a aviones mas pesados y veloces ya que posee muchas de la características de vuelo y sistemas de operación de los aviones de alta performance.

El primero en llegar a nuestro territorio fue un T-34A al que se le adjudico la matricula F.A.U 650, en el año 1977. Un año más tarde arribarían a nuestro aeropuerto en un avión de carga CL-44 perteneciente a Aero-Uruguay, treinta T34B (ex U.S NAVY).

En el año 1991 arriban a nuestro Instituto dos T-34A (ex Ejercito del Aire Español), matriculados como F.A.U 633 y 644 de un total de 17 aeronaves donadas por el gobierno de España.

Actualmente con más de una decena de T-34A/B el Instituto brinda a sus alumnos los cursos de transición, acrobacia, formación y navegación. Estos "veteranos y nobles" aparatos son la "vedette". ■

CAD 2º (Av) E. ACOSTA.
CAD 2º (Nav) A. ARCAUZ.



SENTIDO DE VIDA

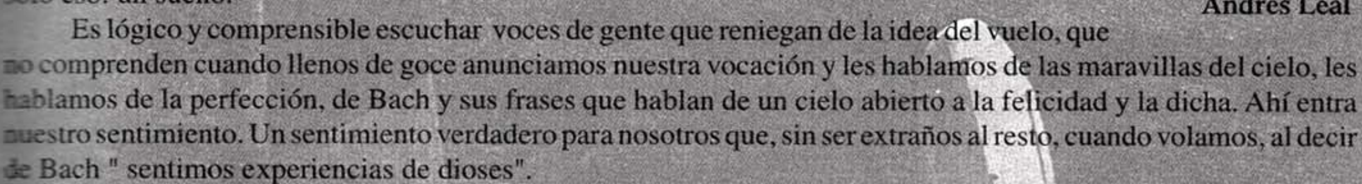


Cad.2º(Av.)
Andrés Leal

Todos nuestros actos giran en torno a sentimientos. Cualquiera sea la especialidad que elijamos para nuestro futuro deberá poseerlos; es comprensible teniendo en cuenta los tiempos que corren, requieren una sólida base en la razón, pero el ideal a alcanzar debe secundarse necesariamente en un sentimiento único, arraigado en nosotros.

Si los hermanos Wright hubiesen usado solo la razón y hubiesen escuchado la voz de críticos que solo veían hasta donde su nariz termina, el fabuloso sueño de volar sería aún hoy, sólo eso: un sueño.

Es lógico y comprensible escuchar voces de gente que reniegan de la idea del vuelo, que no comprenden cuando llenos de goce anunciamos nuestra vocación y les hablamos de las maravillas del cielo, les hablamos de la perfección, de Bach y sus frases que hablan de un cielo abierto a la felicidad y la dicha. Ahí entra nuestro sentimiento. Un sentimiento verdadero para nosotros que, sin ser extraños al resto, cuando volamos, al decir de Bach " sentimos experiencias de dioses".



Por que no somos raros, ni diferentes al resto en concepto general.

Somos los locos lindos que encontramos en el cielo un lugar más para vivir.

¿O acaso hay algo más hermoso que el cielo?

No, para nosotros no existe nada comparado a la maravillosa aventura del cielo.

Riesgoso, por supuesto, como lo es todo en esta vida.

Pero si los riesgos que corremos los aceptamos con orgullo y convicción, tenemos bien elevada nuestra idea de vida. Si nos mentalizamos de que hacemos lo que realmente nos gusta, los riesgos siguen siendo un problema, pero lo asimilamos de otra forma. Como militares que somos, a sabiendas que ellos nos enaltecen y jamás será en vano correrlos.

Esto es todo sentimiento.

Es alma.

Es pasión.

Y es un poco de locura.

Si no sentimos esto, no somos para ello.

Es como aquel viejo Capitán, Jefe de Curso, que nos decía: " Si no sienten a la banda al desfilar, si no se les eriza la piel, entonces no pertenecen a esta vida".

Aplicada también a nuestra propia vida de aviador: Si no sentimos algo por dentro al ver un avión, o no se nos encienden de júbilo los ojos al ver una gran maniobra en manos de un piloto; entonces no seremos jamás del cielo hermanos.

Alguien dijo alguna vez: "volar es como amar, no se puede descubrir, hay que vivirlo o contentarse con mirar".

Ese es el sentimiento.

Esa es nuestra vida.

Así es desde que ingresamos a esta familia Fuerza Aérea.

No podemos descubrir lo que sentimos cuando nos permiten ingresar, en base a nuestro esfuerzo por supuesto, a las filas de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Sentimientos ocultos, se incorporan a nuestro ser, y ya nos manda el deseo de conquistar los cielos.

Cuales cóndores americanos, que protegen el nido a capa y espada refugiándose en las alturas inmensas de los Andes.

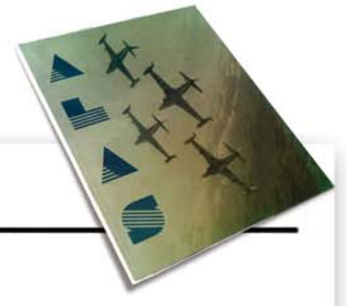
Es el sentimiento de los héroes, de los mártires y de los vivos.

La idea vanguardista, como dice un amigo, es lo que nos mantiene vivos, lo que ilumina caminos de grandeza.

Hacia el sol vamos.

Y como él propagaremos luz.





HUMOR

RESCATE 113

Sentimientos expresados por un cadete tipo, a su novia, a través de una carta enviada por intermedio de sus compañeros...

Pando, 22 de abril de 1996

Querida:

Desde este santuario sin cruces ni curas te escribe estas líneas el que a esta altura del partido es poco menos que un monje: no en vano hace 24 días que estoy adentro.

Si nuestro romance llega a culminar en el altar, debemos estarle agradecidos a mis compañeros por hacer de carteros.

Vos me dirás que vivo preso, yo te digo que no te preocupes. Dejá que hablen los de afuera, esos que no saben lo que es levantarse a las 6:30 horas de la mañana, cuando todavía no amaneció y poder ver la salida del sol. Yo se lo que dirán tus amigas por ahí, que tenés un novio que es una escarapela porque sale solo los feriados, yo te digo que las dejes hablar..... Es la envidia, viste, no cualquiera tiene un novio aviador, porque orgullosa podés estar de tener a tu lado un cadete que corre todos los días al mediodía la vuelta al campo y hace paso redoblado al compás de la banda. Claro, vos dirás que siendo así como es posible que no salga nunca. Te voy a ser franco. Injusticias se cometieron en todas las épocas y con todos los grandes hombres.... Ya sé, no digas nada. Perdoná a ese Oficial(Oficial de Disciplina creo...), que me paso a la guardia la semana pasada por estar en operaciones en horario de Educación Física sin tener vuelo¡ Cómo podía saber que me había fijado en la planilla del día anterior, siendo que hay tantos cadetes que se esconden por ahí! Perdonar es humano, y si perdonan a los criminales, como no van a perdonar al Capitán de Servicio que me encontró escuchando radio en el Rondín 6. Claro, él no sabía que lo que yo estaba haciendo era informarme para conocer mejor a mi enemigo.... o aquel que me encontró un paquete de galletitas en el ropero¿ Cómo iba a saber que las había encontrado y que los pensaba tirar para no comprometer a nadie? Que vas a hacer, son gajes el oficio que le dicen. Perdoná, mi amor, si al fin y al cabo vos sabés que todo esto es por volar. Pero no te preocupes, que yo sigo siendo el mismo de hace 28 días.

Empezamos el día desafiando el viento y el frío, sacando pecho y estirando las manos. Deseando sentir la dulce voz del Encargado de Curso que manda pasar a desayunar.

¡ Que emoción comer de verde, sentir esa sensación particular que nos dan las botas cuando nos están empollando los pies, y el goce que experimentamos cuando el curso llega al dormitorio y nos dan un minuto para bajar a Llamada General; considerando que las llegadas tarde se están cotizando muy caras, con suerte ya el martes quedo preso para la semana que viene. Pero no te preocupes, yo igual me acuerdo de vos por la foto. Hablando de foto, en lo posible mandame en tu próxima carta una foto tuya 10 x 15, de frente, fondo de estudio, estirando las manos y sacando pecho para pegar en el ropero. Sabés, las otras fotos por el momento pasaron a la clandestinidad y vos sabés que los tipos correctos como yo cumplimos las órdenes. Ahora nos dedicamos a pisar fuerte despertando a Pando.

Si la receta da resultado, mi vida, no te imaginás el dichoso futuro que nos espera: comer con nuestros hijos¿ que más podemos pretender? te imaginás cuando le compremos la primera pistola!!! o cuando le regalemos su primer mono de vuelo o sus baberitos camouflados. Por suerte nuestro sueño esta a punto de realizarse y mientras tanto yo siga aquí, saliendo cada 28 días gracias a la ORDEN 113, yo sigo dándole trabajo al Sargento de Semana, pasando 3 o 4 veces a la guardia por mes, cosa de asegurarme bien el 1.

Bueno, me voy a despedir con un abrazo fuerte y te digo hasta el 18 de mayo si Dios y el Jefe de Curso quieren.

Me despido esperando verte tan bien como el 19 de abril.

Chau, te quiere siempre tuyo:

TU NOVIO AVIADOR.

P.D.: En lo posible no me mandes más torta, etc., etc., en el bolso.

CAD. 2º EDUARDO ALTEZ.

Haciendo historia

Las Cuatro Primeras

Erase una vez... Así comienzan las historias que narran hechos singulares.

Y ese puede ser el modo de iniciar la historia de este pequeño grupo, muchachas que un buen día comenzaron a pensar muy dentro de sus corazones "que su límite podría ser el cielo" al decir de Dyer.

Lo más dificil sin embargo, no fué iniciar la marcha, sino... ¡perseverar! porque- no hay dudas- fuerzas opuestas tiraban de nuestra voluntad.

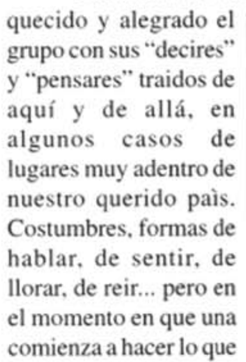
Y ahora, reflexionando juntas y a unos cuantos meses de aquellos duros días del comienzo en la Escuela, vemos que esa opción vocacional que representó en cada una de nosotras un verdadero desafío al cambio, no partió solamente de la razón o de la inteligencia sino de nuestros sentimientos y voluntad.

Los territorios que lo esperan, nosotras, mujeres dentro de éste mundo hecho hasta ahora para los hombres, necesitamos demostrar la fuerza, pero tambien la alegría de ser mujeres que sin ser fanáticas poseemos profundas convicciones; mujeres que siendo por naturaleza dulces y llenas de amor, no caemos en sentimentalismos; imaginativas pero no irreales; disciplinadas pero no sumisas.

Y estamos aquí dentro tratando de construir, de sumar, y vemos que lo que fué un impulso, un sueño individual, se va transformando en el impulso y el sueño del grupo.

Fue grande el esfuerzo, y poco a poco vamos alcanzando metas. El período de reclutamiento comenzó a templar nuestro espíritu. La "vuelta al campo", una tradición para quienes han sido integrantes del Cuerpo de Alumnos es algo que jamás olvidaremos. Muchos pensaban que tal vez no podríamos pero nuestra consigna era "querer es poder y tenemos que lograrlo". Así fué, en un principio creíamos que el cansancio pasaba más allá de los límites, pero la meta era clara, todo era cuestión de ejercicio.

Ocurrió algo semejante con el fusíl. Llegamos al alojamiento luego de aquella primera instrucción con desgaste que jamás habíamos entendido. Pero allí estuvieron nuestros compañeros para darnos ese soplo de aliento necesario para retornar al vuelo de la lucha, del sacrificio por aquello que amamos. Luego el comienzo de las clases. Cada una de nosotras ha reaccionado a su manera ante las pruebas y dificultades.



Cada una de nosotras ha enriquecido y alegrado el grupo con sus "decires" y "pensares" traidos de aquí y de allá, en algunos casos de lugares muy adentro de nuestro querido paìs. Costumbres, formas de hablar, de sentir, de llorar, de reir... pero en el momento en que una comienza a hacer lo que realmente quiere hacer, se inaugura dentro una vida diferente. Es como si el camino, ese camino que elegimos nos acogiera, y lo sentimos allí a la espera de nuestros pasos.

Ya decía Saint-Exupèry: "No existe más libertad que la de quien se abre paso para llegar a algo". Nosotras, mujeres uruguayas decidimos abrirnos paso, unirnos a las fuerzas que defienden la soberanía del País, y cuando ese deseo fue liberado toda nuestra energía y toda nuestra imaginación se dispusieron para lograrlo. Sabemos que el camino es arduo, pero contamos con el espíritu del grupo y tenemos la certeza de que cuando "el vuelo sea difícil y sintamos los deseos de abandonarnos y caer, la invalorable ayuda de nuestros compañeros y el amor de nuestras familias será el bienvenido y ansiado soplo de viento debajo de nuestras alas".

El sueño que toda persona lleva en su corazón es encontrar un cauce significativo para su vida.

A nosotras, la Fuerza Aérea Uruguaya nos ofrece ese cauce.

ASP. CAROLINA AREVALO
ASP. MARIA ETCHEVERRY
ASP. ANA SANDES
ASP. ANDREA LUZURIAGA



Las Aspirantes femeninas Ana Sandes, Andrea Luzuriaga, Carolina Arévalo y María Etcheverry, junto a un C-130 de la F.A.U.

Historia de los Uniformes e Insignias de la F.A.U.

Resumen del período 1916 - 1938
Por ***Alberto del Pino Menck***
Miembro de Número fundador de la
Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

En el número anterior de la revista ALAS, se nos brindó la oportunidad de reiniciar el estudio que habíamos emprendido sobre la evolución de los uniformes vestidos en la Aeronáutica Militar Nacional desde su etapa fundacional hasta nuestros días. Retomamos pues la secuencia que quedó trunca al desaparecer la "Revista Boletín F.A.U.", donde tuvimos la oportunidad de publicar cuatro artículos sobre el tema de que se trata.

El hecho de estar agotados los números de la citada publicación, hace ya más de 10 años, hacen necesaria una síntesis de aquellos artículos a efectos de poder brindar parte de los mismos nuevamente, aunque por razones de espacio no podamos abordar en detalle sobre las múltiples prendas e insignias del período reseñado, por lo que siempre preferimos remitirnos a aquellos primeros artículos.

En la parte gráfica utilizamos imágenes ya publicadas anteriormente, aún así parte del material gráfico es inédito, incorporado posteriormente a nuestro archivo por gentileza de varios amigos.

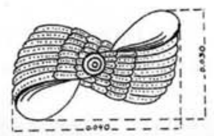
I.- Escuela Militar de Aviación. 1916 - 1928.-

Los uniformes vestidos por los alumnos de la Escuela de Aviación Militar de Cerrillos en 1913, eran los de las respectivas armas de origen en el ejército; esto unido a la efímera duración de los cursos motivó que no se crearan distintivos particulares para los aviadores de entonces.

Recién por resolución del Ministerio de Guerra y Marina del 23 de octubre de 1916, se puso en vigencia un nuevo Reglamento de Uniformes para el ejército, el cual incluía un emblema metálico ("una hélice y dos alas ligeramente convexas") para usar en el cuello y en el cubrecabeza; color distintivo negro para vivos, banda del quepí y gorra, penacho de gala, etc. y un curioso brevet, imitando una hélice, que se usaría bordado en la manga del brazo izquierdo para el servicio de "Aeronavegación". (Fig. 2)

Creada la Escuela Militar de Aviación por ley del 20 de noviembre de 1916, el director, oficiales instructores, alumnos y tropa vistieron los uniformes reglamentados, aunque con algunas peculiaridades específicas de los aeronautas. Es así que surgen monos, gorros y gafas de vuelo, bufandas y chaquetones de cuero vistiéndose junto a las prendas reglamentarias.

Estos uniformes fueron realizados en tres colores básicos: Jefes y Oficiales: para diario en gris azulado (el popular "bleu horizon"; para campaña en pana verde aceituna y para gala y paseo en azul oscuro. Tropa: gris azulado para uniformes para parada, paseo y campaña. (Fig. 1)



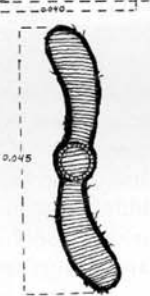


Figura 2

En el año 1920 el reglamento vigente de 1916, sufrió una severa modificación por la cual se introdujeron nuevos uniformes para oficiales y tropa de color kaki verdoso ("yerba mate"). Al principio estos fueron de origen inglés; posteriormente se reglamentó una blusa solo para oficiales (Fig. 3), y otra para tropa en el año 1924, desapareciendo los uniformes gris azulado y de pana verde aceituna, consolidándose definitivamente de esta manera el uso de los uniformes color kaki verdoso en el ejército.

Los uniformes para oficiales quedaron determinados de la siguiente forma:

Uniforme No. 1.- Gala: Casaquilla y pantalón azules, quepí con penacho, cinturón de parada, faja o banda, presillas y charreteras, guantes blancos, botín o bota de charol.

Uniforme No. 2.- Media gala: Igual al anterior, pero sin charreteras, penacho, faja o banda.

Uniforme No. 3.- Social facultativo: levita y pantalón azul con kepí.

Uniforme No. 4.- Social obligatorio: igual al No. 2, pero sin cinturón.

Uniforme No. 5.- Social facultativo: blusa de gabardina color verde kaki ("oliva claro"), kepí, botas o borceguíes con

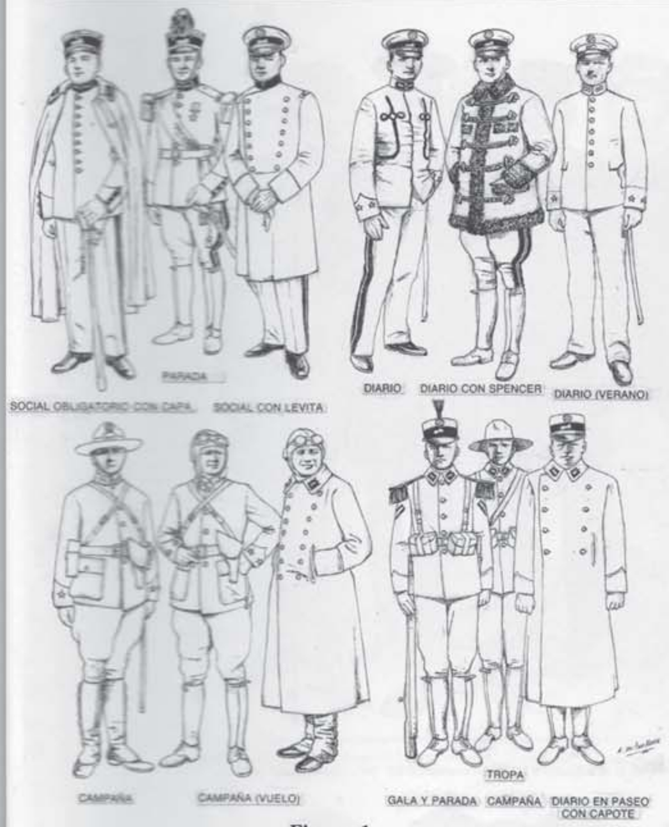


Figura 1

pantorrillera, sable, correaje tipo "Sam Browne", guantes avellana.

Uniforme No. 6.- Diario: igual al anterior, pero con gorra.

Uniforme No. 7.- Campaña: igual al anterior, pero con sombrero.

En materia de emblemas y distintivos, en 1920 se reglamentó un nuevo distintivo en metal dorado para la aviación militar compuesto por "dos alas unidas, ligeramente convexas, ...", a ser usado en cuellos y cubrecabezas. Asimismo se crearon varios brevets que tendrían poca duración:

Aviador Militar: Dos alas de metal dorado unidas a un disco esmaltado con los colores de la bandera de Artigas. Piloto Aviador: Igual pero sustituyendo al disco esmaltado por un

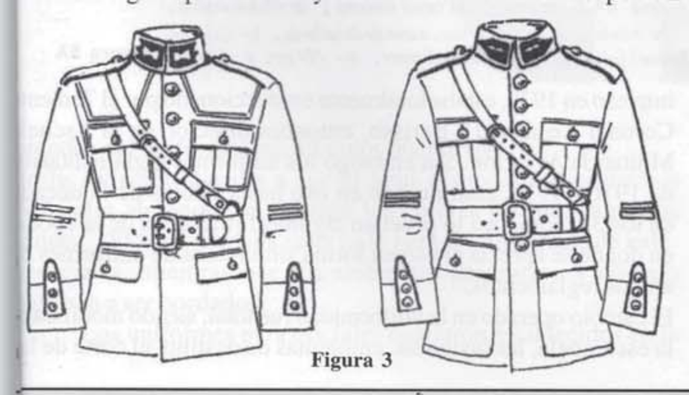
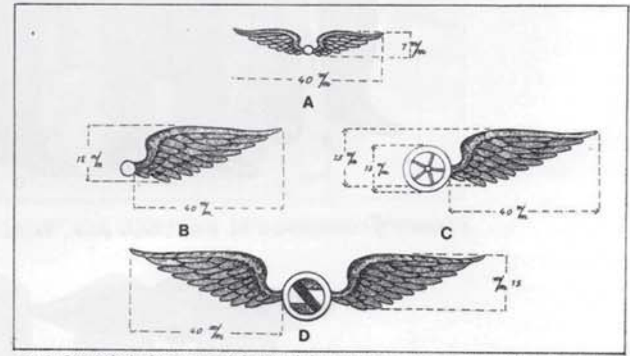


Figura 3

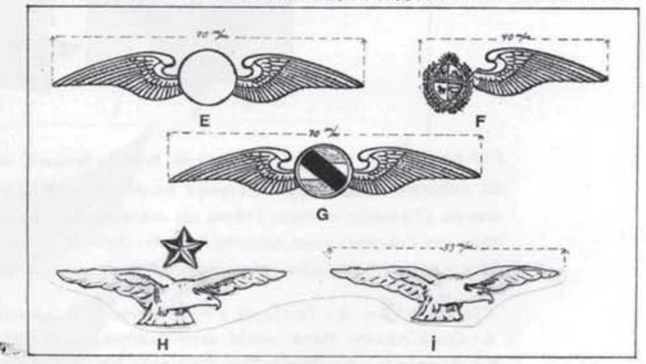
volante de 5 radios; Alumno aviador: Igual, pero con una sola ala unida a un disco liso.

Aprobado el "Reglamento de la Escuela Militar de Aviación" por Resolución del Ministerio de Guerra y Marina del 23 de febrero de 1923, se dispuso que "el uniforme para el servicio y las presentaciones ordinarias en la Escuela será el uniforme de campaña." y que "para vuelos se usarán: combinación, saco de cuero, cubrecabezas, zapatos de goma, zapatones de abrigo y guantes reglamentarios." Asimismo quedaba "autorizado el uso de bufanda siempre que vaya cuidadosamente unida al cuello y debajo de la combinación o saco de cuero" quedando "prohibido el uso de cualquier vestimenta que no sea la expresada."

En el mismo reglamento, se describían las nuevas insignias y brevets metálicos para directores, pilotos y alumnos: Piloto aviador militar: Dos alas reunidas por un disco en esmalte con la escarapela de Artigas; Piloto aviador: igual al anterior, pero



EMBLEMA Y DISTINTIVOS DE LA AVIACION MILITAR REGLAMENTARIOS EN EL ANEXO DE AMPLIACIONES Y MODIFICACIONES DEL R.U.M. DE DICIEMBRE DE 1920.
A - EMBLEMA DE LA AVIACION MILITAR. B - ALUMNO AVIADOR. C - PILOTO AVIADOR. D - PILOTO AVIADOR MILITAR



DISTINTIVOS DESCRIPTOS EN EL REGLAMENTO DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN (RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA DE FECHA 23/2/1923)
E - PILOTO AVIADOR. F - PILOTO OBSERVADOR O BOMBARDERO. G - PILOTO AVIADOR MILITAR. H - DIRECCION DE LA ESCUELA. I - INSTRUCTORES Y COMANDANTES DE ESCUADRILLA.

Figura 4

con el disco liso; Piloto observador o bombardero: un ala dorada unida al escudo nacional; Pilotos de reserva": iguales insignias a las descriptas pero plateadas; Instructores y comandantes de escuadrilla: Un águila en relieve de 53mm, colocada en el antebrazo izquierdo; Dirección de la escuela: Igual a la anterior pero con una estrella de 5 picos. (Fig. 4) (1).

A mi General José Artigas

Hoy me dedico a escribirle para agradecerle y reconocerle la herencia que a los Orientales nos ha dejado. Le cuento que al igual que hace 200 años existen hombres y ahora también mujeres que dedican sus vidas a la milicia, carrera sacrificada y digna, al servicio de la nación.

Integro la Fuerza Aérea, que en su época no existía. Nuestro fin es el mismo. La diferencia es que nos ocupamos del espacio aéreo. Somos los mismos soldados que dan la vida por su patria. Se han mejorado los medios y las formas. No me acompaña el fiel caballo, botas largas y un sable o lanza. Ahora domino una máquina por los aires, desde las alturas, volando cerca de los pájaros.

El pasado 25 de enero nos tocó a 10 Cadetes de Segundo Año comenzar con el tan esperado curso de vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica. Llegó la hora de que la Tanda Clíos ´97 iniciara sus pasos en la actividad de vuelo. Días de mucho estudio y dedicación tuvimos que atravesar. Sentimos que algo fuerte nos unía, y descubrimos que era el mismo sentimiento por querer conocer el misterioso don de aquel pájaro mecánico, que hasta entonces sólo veíamos pasar y lo mas cerca que lo tuvimos fue en las "vueltas al campo", quedando hipnotizados observando sus decolajes o aterrizajes sobre nuestras cabezas.

Comparo cada lección como una gran misión que había que cumplir. Empezar el día, vestirse de mono de vuelo y chalina azul. Mirar por la ventana: un caluroso día mas de verano, los T-41 prontos en la linea esperando desde muy temprano un agitado día de instrucción con Cadetes.

A nuestro lado se sentaba el instructor, el cual durante un mes dio lo mejor de sí para formar en su alumno a un piloto con una fuerte personalidad y seguridad. Se reía y compartía la alegría cuando algo salía bien, se enojaba y rezongaba cuando algo salía mal. Volar en forma prolija, todo a su justa medida, habiendo una sola forma y orden para hacerlo bien, de lo contrario se hacía mal. Dependiendo sólo de uno lo bueno que podía salir un vuelo.

Las horas iban pasando, siempre había algo para aprender, algo para corregir. Habían días en los que al apagar el motor la risa no se podía contener; y días en los que el silencio le explicaba todo al instructor. Y uno ya quedaba mal para el resto del día y equivocadamente trataba de excusarse o porque el viento fue muy fuerte o el avión era otro o no hubo tiempo para estudiar o la radio no se entendía. Y llegaba la noche y me acostaba pensando en el vuelo, en como mejorar y aprovechar cada lección al máximo. Hasta la almohada y el colchón eran testigos de aquellos vuelos imaginarios, de aquellos virajes ganando y perdiendo altura, de nivelados mal compensados, padrones en algún campo arado, teniendo el campo ideal al lado, entradas de vuelo lento ganando 100 pies, y de vuelta a la Escuela en aquellos primeros tránsitos en que el tiempo no alcanza para distribuir la atención entre altímetro, velocímetro, referencia, pista, reportes descontrolados a la torre... Y la tierra cada vez mas cerca... Y aún no estamos alineados con la pista. Y algún que otro mosquito obligándome a detener el vuelo. Y de pronto una voz: -¿ no te podes dormir, Carolina? (era Maru, mi compañera)
-no, estaba ya casi por tocar.
-yo estaba arremetiendo de una pérdida.

Y seguíamos volando juntas hasta repetirnos una y otra vez: vamos a llegar hasta el final. Que es lo que todo cadete en la E.M.A anhela. Pero las exigencias nos van dejando a camaradas por el camino; y siguiendo hacia delante nos damos cuenta que nos faltan, pero al mismo tiempo están allí, de repente no tan cerca como quisiéramos, pero están compartiendo y alegrándose por nuestras vivencias.

El día de la inspección llegó. Demostrar lo que se aprendió, seguridad, saber lo que esta pasando y reaccionar de forma rápida, sabiendo lo que sé esta haciendo. Y salvando esta etapa las circunstancias de la vida me llevarían a ser la primera aviadora militar de Sudamérica en volar sola.

Experiencia inolvidable la de aquel 23 de febrero. El FAU 604 despegó de la Base Aérea que lleva su nombre con un Cadete de pelo largo (pista 01 viento de los 30º 10 nudos) dando 2 vueltas de pista. Y la expectativa que se crea: ¡hay vuelo solo en la E.M.A.! Poner en marcha, mirar a la derecha y admitirlo, sí sé esta sola. No existe el miedo o la inseguridad. Los procedimientos estan bien claros, hace un mes que se vienen repitiendo y estudiando. El avión se entra a mover y ya en la cabecera, se da el "pronto" a la torre, se respira profundo y "todo gas". Se despega y el querer hacer todo bien, mantener alturas, velocidades y actitudes le deja poco tiempo a uno para darse cuenta del momento que esta viviendo. Los toques y si, lo logré. Se apaga el motor y la felicidad que se siente es inexplicable

Y la historia que le conté, mi general.

no es mas que la de un soldado y un avión. El mismo que alguna vez tuvo un caballo, y que tuvo que aprender a conocerlo, cuidarlo y dominarlo en las duras batallas para lograr nuestra independencia, y el mismo que se eriza cantando el Himno y observando su bandera, y aprieta fuerte un puñado de tierra y se alegra diciendo: esto es mi país:
¡¡¡ Uruguay!!!

Cad. 2º Carolina Arévalo


Cordial felicitación del Sr. Director de la Escuela Militar de Aeronáutica


La manteada, una tradición casi olvidada



No es Fácil Decir Adiós

No es fácil decir adiós al avión de entrenamiento Mentor T-34, que durante 24 años estuvo al servicio de nuestra Fuerza Aérea.

Fueron en total 21 las promociones (desde Condor's '76, hasta Rapaces '96) que en la Escuela Militar de Aeronáutica recibieron instrucción básica aprendiendo a controlar un avión con una performance algo más exigente que la del legendario T-41; a efectuar maniobras acrobáticas y a volar en formación; y fueron 11, (desde Pelícanos '75, hasta Cardenales '87) las que en la Brigada Aérea Nº 2, en él efectuaron el Curso de Vuelo Avanzado.

El avión de entrenamiento Mentor T-34 fue diseñado por el propio fundador de la Beechcraft, el ingeniero Walter Beech, y presenta el 80% de su estructura común con el avión civil Beech modelo 35 Bonanza. El primer vuelo de este prototipo, se llevó a cabo el 2 de diciembre de 1948. Para septiembre de 1953, la Fuerza Aérea de Estados Unidos recibía los primeros 453 Mentor T-34.

La Fuerza Aérea Uruguaya encargará su primer Mentor T-34 A el 26 de mayo de 1977, matriculado posteriormente FAU 650. Los subsiguientes T-34 B, llegaron el 16 de Marzo de 1978 de E.E.U.U., y pasaron a prestar servicios en el Grupo de Aviación Nº1 de Instrucción y Entrenamiento en la Brigada Aérea Nº2.

En septiembre de 1978, primero el Mentor T-34 B matriculado FAU 669 y posteriormente los matriculados FAU 670, 673, 674, 675, 676 y 677 arribaron a la Base Aérea "Gral. Artigas", para quedarse definitivamente. Durante los restantes meses de ese año y los primeros del siguiente, se formaron los nuevos instructores, y el 10 de mayo de 1979, se dio comienzo al primer Curso Básico de Vuelo, a los Caballeros Cadetes de Tercer Año.

El 17 de junio de 1980, procedente de Chile, arribaron en vuelo, otras cuatro aeronaves T-34 B.

En diciembre de 1988, una vez finalizado el Curso de Vuelo Avanzado de promoción Cardenales '84, los Mentor T-34 B dependientes de la Brigada Aérea Nº 2, pasaron a pertenecer a la Escuela Militar de Aeronáutica.

El 8 de mayo de 1991 llegaron al puerto de Montevideo, contenedores procedentes de nuestra Madre Patria, con 17 T-34 A, desarmados y un stock de repuestos. Los primeros en ser entregados a la Escuela Militar de Aeronáutica, fueron los T-34 A F.A.U. 633 y F.A.U. 644, el 24 de agosto de 1991. El día 25 sobrevolaron la ciudad de Florida, participando



junto a otros 6 aviones T-34 B, del desfile aéreo realizado en conmemoración de un nuevo aniversario de la Declaración de Independencia.

Durante el transcurso de todos estos años, han servido fielmente a nuestra Fuerza Aérea, con un ínfimo índice de fallas, teniendo en cuenta además, el gran desgaste sufrido al tratarse de un avión de instrucción a alumnos bisoños.

El día 23 de Diciembre de 1999, se realizó el vuelo de despedida, en el cuál gracias al efectivo trabajo de mantenimiento (que en ocasiones pasa desapercibido), decolaron 11 aeronaves Mentor T-34 A/B, cumpliendo con la navegación EMA-SUDU-SUAA-SUMU-ETA-EMA, sobrevolando la Escuela Militar de Aeronáutica en primer lugar, luego, la Brigada Aérea Nº 2, el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico, el Comando General de la Fuerza Aérea, la Brigada Aérea Nº 1 y la Escuela Técnica de Aeronáutica.

Pero fue el 21 de marzo de 2000, cuando el último avión Mentor T-34 (FAU 633) partió en vuelo desde la Base Aérea "Gral. Artigas" hacia el Servicio de Mantenimiento (donde estaban siendo acondicionados para ser entregados a la Fuerza Aérea Boliviana), luego de finalizado el curso de vuelo teórico-práctico impartido a cuatro oficiales integrantes de la Fuerza Aérea Boliviana, designados por ésta a tales efectos.

Amaneciendo el día 15 de julio de 2000, decolaba de la Base Aérea "Gral. Artigas" una escuadrilla de cinco aviones T-260, para escoltar a los primeros cuatro aviones Mentor T-34, que en vuelo, eran trasladados hacia Bolivia.

Con sus nuevos tripulantes y matrículas (FAB 901, 902, 903 y 904), luego de hacer migraciones y recarga de combustible en el Aeropuerto de Nueva Hespérides, nos despedimos y luego se elevaron... Desde tierra los contemplé mientras se alejaban lentamente con rumbo inicial a la ciudad de Concordia, al tiempo que gran cantidad de recuerdos, enmarañados, pasaban velozmente por mi cabeza.

No es fácil decir adiós a este avión que es un amigo. Un amigo que perdona errores (gracias a su diseño estable, y a la rápida y eficaz respuesta de sus comandos ante acciones correctivas); un amigo al que en ocasiones le hemos confiado nuestras vidas en arriesgadas maniobras, en las cuales aún sin conocer el peligro al cual estábamos expuestos, como ICAROS, explorábamos nuevos horizontes; un amigo en el cuál hemos depositado un sinfín de ilusiones, anhelos, esperanzas y por que no decirlo, miedos, en algunas oportunidades; un amigo que ha concretado además el sueño de todo cadete: VOLAR, con todo ese cúmulo de sentimientos y emociones que esta palabra encierra, y que a todos los que formamos parte de la Fuerza Aérea nos une e identifica de alguna manera.

Yo era adolescente cuando lo conocí, mientras a diario sobrevolaba mi casa en formaciones de hasta 16 aviones, o lo veía muy alto haciendo "piruetas"; fue entonces cuando despertó en mi la idea de formar parte de nuestra organización. Luego, durante mi examen de ingreso, la ruptura de un tránsito 360º con pasaje bajo, me dejó atónito; no sabía si lo que acababa de ver, que ganaba altura tan rápido era un avión o un cohete; algunos días después, durante el curso de Formación Militar, en el poco tiempo de ocio que tenía, desde la ventana del box 32, observaba con admiración su elegante figura mientras reposaba en la planchada de estacionamiento, siendo durante estos días, la



principal razón de mi esfuerzo. ¿Llegará el día en que pueda volar en él?, me preguntaba. Y ese día no se hizo esperar demasiado, ya que cuatro meses más tarde, como premio de educación física, me subí por primera vez a un Mentor T-34 B, con el Jefe de Departamento de Vuelo, para la realización de un vuelo local. Si bien éste no fue muy extenso, disfruté muchísimo cada segundo del mismo, y forma parte hoy de mi larga lista de los vuelos que nunca se olvidan. Con el tiempo comprendí, que un vuelo "más" para un instructor o piloto de una aeronave, puede llegar a ser especial para el alumno o pasajero.

Son innumerables las anécdotas, algunas jocosas y otras no tanto, en las cuáles el T-34 es protagonista, así como las experiencias vividas por todos los que lo hemos volado. Fueron en total 13 promociones las que en el día de su egreso de la Escuela Militar de Aeronáutica como Oficiales, pudieron sentir una particular grandeza, muy difícil de describir con simples palabras, al efectuar frente a sus familiares y amigos, una demostración aérea, totalmente solos. Y a aquellos que han tenido la oportunidad de volar siendo cadete en él, dirijo las siguientes preguntas: ¿a quién no le han aumentado las pulsaciones durante el sobrevuelo, a mínima altura, de una escuadrilla de T-34, al escuchar el potente sonido que exhalan sus grandes escapes?, o ¿quién no se ha sentido libre y poderoso al mismo tiempo mientras realizaba su vuelo solo, tentado por instantes, a sobrepasar los límites establecidos?, o ¿quién no ha bajado con el mono de vuelo bañado en sudor luego de tratar de mantenerse al lado del guía, durante las primeras horas del curso de vuelo en formación?, o ¿quién, en el momento maravilloso de abandonar el suelo, para ir al cielo, nuestro hogar, no ha olvidado completamente todos sus conflictos terrenales?, o ¿qué piloto hoy, de transporte, caza, o helicóptero, que haya volado alguna vez Mentor T-34, no desearía subirse nuevamente a esta vieja y querida cabina?. Sin duda, por esto y muchas otras vivencias, que a la mayoría nos ha tocado vivir en un momento de nuestra carrera en la cual estábamos colmados de expectativa e incertidumbre y teniendo en cuenta además, su real eficacia como entrenador, el Mentor T-34 ocupará un sitial grabado a fuego en nuestras memorias, ganando así la inmortalidad.

No es fácil decir adiós a un amigo, que no se ha llevado a nadie consigo, afrontando sólo a la muerte en varias oportunidades, logrando absorber gracias a su habitáculo muy resistente, accidentes tan violentos, como por ejemplo los ocurridos con los aviones matriculados FAU 665, FAU 676, FAU 666, FAU 679 y FAU 638. Desde entonces, varios pilotos le debemos la vida.

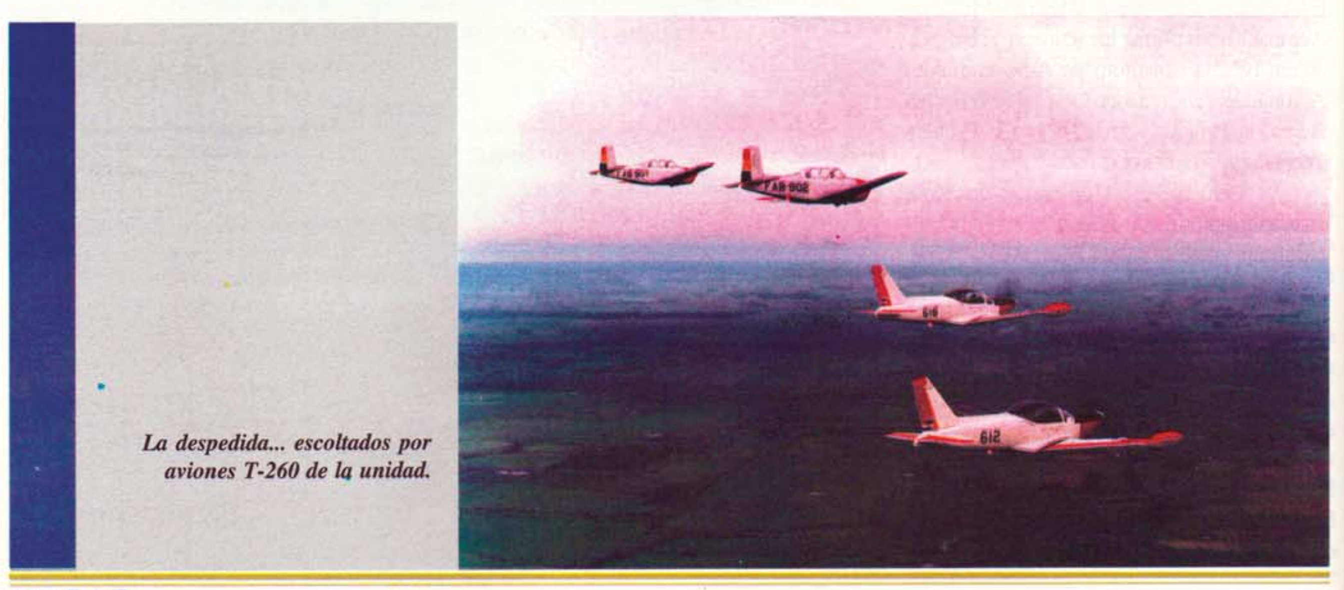
No es fácil decir adiós a un amigo, que más que un avión es un símbolo; un símbolo que encontramos dibujado o fotografiado, en muchas oportunidades en cada una de las diferentes ediciones de la revista ALAS, incluso en tres de sus quince portadas. También participa en numerosos artículos que se refieren al vuelo, pero en absoluto al propio avión.

No es fácil decir adiós a este avión, que en la década del '50 fue uno de los mejores entrenadores del mundo; en América Latina fue utilizado además, por las armas aéreas de Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, República Dominicana, El Salvador, México, Perú, Venezuela, recientemente Bolivia. Me consuela saber que no está agonizando detrás de un hangar, o en algún otro lecho de muerte, sino que va a iniciar en el hermano país de Bolivia una nueva vida, creando en instructores y cadetes de la FAB, grandes expectativas y desafíos, como lo hiciere en tantas otras oportunidades.

No es fácil decir adiós a este amigo, que si bien no es el avión más rápido, ni el más grande, ni el más lindo, ni el más nuevo y que además despide olor a combustible cuando hace acrobacia, y apenas le alcanza la potencia al ladero cuando vuela en formación......... sin embargo, ¡QUE LINDO VUELA!, que gran estabilidad nos brinda su excelente diseño, y que seguridad su motor Continental de 225 HP.

Adiós Mentor, adiós; tu vida en nuestra Fuerza Aérea quedará plasmada en muchos capítulos de nuestra historia y también en nuestros corazones.

Cap. (Av.) Daniel Ubillos



La despedida... escoltados por aviones T-260 de la unidad.

Historias de la tronera



Todo aquel que haya pasado por aquí sabrá que las mejores historias y los relatos más increíbles ya sean verdaderos o no, se pueden escuchar a lo largo de una guardia de domingo, más conocida como "dominguera".

Este artículo trata de resumir en palabras algunas de las más famosas y recordadas que han pasado de boca en boca hasta la actualidad, desde el legendario Número (Centinela), que durante una de las más inhóspitas noches de invierno se metió dentro de una ambulancia que se encontraba en el rondín seis para refugiarse del frío, se quedó dormido dentro de ella y se despertó para su sorpresa en la sala de emergencias del Hospital Central de las Fuerzas Armadas irónicamente apropiada para su posible paro cardíaco ante esa situación; similar sin duda al del chofer del ómnibus que pasa por la E.M.A., resulta difícil imaginar las reacciones del chofer si una noche se sube un tipo vestido de camuflado con un gran fusil y rostro amenazante gritando lléveme urgente a tal lado. O aquel cuento del Sargento de Guardia que vendía chorizos al pan por la ventana del Recinto de Guardia transformándolo en un carrito de chorizos. O el Número que afirmó a sus compañeros luego de venir del rondín que corresponde a la zona del hangar haber tenido un encuentro cercano con extraterrestres, o conversaciones con el monumento al Cap. Boiso Lanza situado en frente a Operaciones. En fin, mitos, mentiras o leyendas que nunca se sabrá de donde provienen.

Entre estas aventuras de la guardia también debemos recordar al legendario Tronera (centinela encargado de la vigilancia del portón principal) que se quedo dormido y se cayó para el otro lado del portón quedando tendido en el piso, desorbitado, cortándole el sueño ilegal de los números en descanso desparramados por allí.

Ahora que quede bien claro y sin lugar a dudas que no hay personaje más galán, triunfador y exitoso que el Número en descanso. Incapaz de perder ante cualquier situación, conocedor de todos los boliches bailables del mundo, capaz de haber salido con más de mil mujeres a lo largo de una noche y de tomar más de cinco botellas de whisky de un solo trago, ser un fenómeno en cualquier deporte del cual se hable, y además de todo esto, ser un "sex-simbol". Pone de manifiesto en cada palabra la "cancha que tiene" y que ya lo hace nombrarse Cadetazo, contando sus diferentes y asombrosas historias a subalternos y superiores. Acostumbrado a lidiar con situaciones adversas, fuma su tabaco y sonríe, al tiempo que le dice al Tronera: -"¡oiga!, no se ponga triste Patrón, a todos nos ha tocado, ahora es tiempo de que heche raíces".

Cad.1° Diego Leal

Anecdotario

Nos Invaden!

Éramos Aspirantes y a comienzos de Mayo Habíamos comenzado a hacer nuestras primeras guardias, en las cuáles por falta de costumbre y experiencia siempre estábamos bien atentos y muy despiertos por si algo ocurría.

Era tal el entusiasmo, que estábamos toda la noche alertas y ocultos entre las sombras, esperando sigilosamente como si algo fuera a pasar.

Pero una nochecita, al caer la tarde sobre los últimos días de Mayo, vimos dos helicópteros con soldados operando sobre el "suelo soberano de la Escuela". Nos llamó un poco la atención, pero nada más.

Tal es así que como es costumbre, siempre hay alguien que espera lo peor, ya sea que desciendan los extraterrestres de una galaxia cercana y tomen la Tierra, o que la Escuela se hunda a causa de los bañados de Pando.

Pues así fue que aquella noche, nuestro camarada "Cerebro" se empecinó en que los del helicóptero eran del COE (Comando de Operaciones Especiales), y que tenían como misión esa noche camuflarse en el terreno para así, bien adentrada la misma, pudieran avanzar sobre los alojamientos y tomarnos por sorpresa, quitándonos el armamento y tomándonos prisioneros.

Si eso fuera un hecho, la guardia que cuida los perímetros de la Escuela, debería detectar al enemigo, dar aviso de su existencia y hacer lo posible por detenerlo. Acto seguido se tocaría "Tropa". Es decir, sonarían las sirenas alertando la presencia del enemigo y procederíamos a levantarnos de nuestros aposentos para salir fuera de los alojamientos y rodearlos, tomando posiciones en el suelo, escondiéndonos entre los pastizales y las sombras, prontos para proteger el lugar.

Pero existía un gran problema; y era que recién estábamos haciendo nuestras primeras guardias, y si bien conocíamos el procedimiento, no sabíamos exactamente que lugares tomarían cada uno o en que forma saldríamos.

Así fue que luego de cenar subimos todos al Curso y nos encerramos en el Box de estudio a dirimir entre camaradas que era lo que podía suceder y como actuaría cada uno.

Se comenzó la reunión que era "Militar y de máxima seguridad", con centinela en puerta y todo. La primera posibilidad que se manejó fue el hecho de que para cuando nos sorprendieran quizás ya estarían dentro.

Previmos todos los caminos posibles que el grupo subversivo podía realizar, revisamos cada arbusto en los cuales se podían esconder e hicimos cuanto dibujo y planos creímos necesario hacer en el pizarrón.

Aquella reunión parecía estar dirigida por nuestro camarada "Cerebro" que no paraba de hacer dibujos y planos. Parecía el comandante de un escuadrón de Fuerzas Especiales. Era tan claro que parecía que realmente sabía del tema, tenía una elocuencia tan grande que todos estábamos pendientes de su charla. Generó una responsabilidad en el grupo, algunos, temerosos y curiosos miraban por la ventana con la idea de que quizás pudieran divisar algún "Grupo Hostíl".



"Cerebro" mientras tanto seguía su briefing y hacía participar a quien lo deseara, y no paraba de decir cada cinco minutos: "!Muchachos........... miren que estos tipos no son joda eeeeeh.!"

Finalmente terminó la reunión a puertas cerradas y marchamos a Retreta, pero para ese entonces nuestros comentarios sobre que el COE estaba cerca y tomaría la Escuela como si fueran subversivos y tocarían "tropa", había llegado a oídos de todos los Cadetes, y se había generado un caos colectivo en toda la Escuela, acompañada de una gran preocupación por la situación.

Así fue que esa noche todos nos fuimos a acostar con un temor y una preocupación muy grande, pero con una ventaja sobre el enemigo, y era que teníamos el dato de que vendrían y los estaríamos esperando.

Aquella noche nos acostamos muy nerviosos, con un ojo abierto y otro cerrado. Pero pese a las circunstan-

cias estábamos seguros porque teníamos de Cuartelero al "Negro".
Finalmente todos logramos dormirnos. Era una noche calma, suave y sin viento, con el ruido de algún grillo que todavía los primeros fríos de las noches de Mayo no había logrado hacer huir.
Así fue que en el momento más hermoso de mis sueños, los gritos exaltados del "Negro" gritando "TROPA, TROPA", me hicieron saltar de la cama. Rápidamente, de pijama como estaba, me coloqué las botas, abrí mi ropero, saqué mi Fusil FAL, el cual se encontraba aprovisionado, tome el segundo cargador y salí al pasillo tan rápido como pude.
Aquello era un caos, todo estaba oscuro y mis camaradas corrían hacia las escaleras con el Fusil en mano tratando de cumplir con lo ensayado. Yo seguí junto al pelotón tratando de salir a cubrir mi puesto mientras que me crucé con dos Clases. Se veían como asustados y paralizados tratando de agruparnos; pues para ellos era la primera vez que tenían tantos Aspirantes armados prontos para proteger su Curso.
El entusiasmo y desempeño fue brutal, todo salió como lo planeamos, todos estábamos en posición, camuflados en el suelo húmedo, de pijama, entre los pastizales y las sombras.
Un silencio tremendo nos cubrió; ni el grillo se escuchaba, todo estaba calmo. Uno de los Clases miró hacia el Curso Profesional y no vio a nadie, no vio que ningún Cadete hubiera tomado su lugar fuera del recinto.
Fue allí donde se rompió el silencio y el Clase preguntó: "¿dónde están los Cadetes?". Nadie contestó. Finalmente se levantó y gritó haciendo alusión al "Negro":
-................ "¿Quién tocó Tropa?".
El pobre "Negro", entre el nerviosismo que se había vivido, el despliegue que había provocado y la incertidumbre que el silencio generaba, no supo contestar.
Allá, luego de un silencio contestó. Y es que la excitación que teníamos todos era tan grande, que lo que el pobre creyó que era la sirena que anunciaba Tropa y por lo cual había despertado al curso entero, no era ni más ni menos que un camión de gran porte que había hecho sonar su fuerte bocina al pasar por la ruta, y que en medio de la noche más el esfuerzo que hacía para no dormirse, más la idea de que tratarían de tomarnos por sorpresa, lo hizo pensar que eso era un toque de "Tropa".
La verdad del caso es que el COE jamás estuvo allí, y que por lo tanto los grupos que simularían ser subversivos e intentarían tomar la Escuela, fueron solo producto de nuestra imaginación; no obstante todo nuestro preparativo y entusiasmo fue en vano, por lo que volvimos a dormir.
Mientras algunos se reían, otros emulaban rezos despreciativos, mientras que nuestro camarada "Cerebro" se ganaba dicho apodo y el de "Fantasma", y claro no podemos olvidarnos del pobre "Negro" que quedó en manos de los Clases, muy molestos porque los había hecho levantar por nada.
Todo fue producto de la fantasía de un grupo de Aspirantes, pero nos sirvió para darnos cuenta de que podíamos hablarnos y actuar en grupo siempre que la situación lo amerite. Comprendimos que la vida de un camarada muchas veces depende de la actuación de todos. También entendimos que si alguien dice algo fuera de lo normal y no tiene comprobación lógica, técnica o de un superior, hay que catalogarla de forma inmediata como un "Bolazo".
Pero sin duda lo más importante que aprendimos ese día, es que éramos bebes de pecho, y que un Aspirante tiene mucho que aprender, y por ende, lo que quedaría para nosotros serían más tropezones y errores, de los cuales se aprende y se va convirtiendo uno en Cadete, para poder ser algún día, un buen Oficial.

Cad. 1º Daniel Silvera.



Vivencias aeronáuticas

El Taj Mahal del Aire

El último vuelo del Concorde

En el año 1956 Inglaterra estableció el STAC (Comité para el avión de transporte supersónico), el cual perseguía la construcción de una aeronave supersónica de uso comercial(SST) .

En 1959 fueron recomendados 2 tipos de SST , el primero se trataba de un avión pequeño de Mach 1,2 con capacidad para 100 pasajeros y un alcance de 1500 NM, dotado de un ala de flecha doble, similar a una “m” en planta, la cual no producía estampido sónico.

El segundo SST era una aeronave de ala en “Delta” sin estabilizadores horizontales, capaz de transportar 150 pasajeros a una media de 1100 Nudos y un alcance de 3200 Millas Náuticas, aunque produciría estampido sónico; pese a esto, fue la opción elegida dada la eficiencia de sus motores.

A la par Sud y Dassault en Francia también formaban parte de la carrera por el desarrollo de un SST, aunque su modelo estaba enfocado más para las distancias europeas que para las atlánticas. Finalmente Gran Bretaña y Francia decidieron unir esfuerzos en uno de los mayores retos del transporte aéreo, firmándose un acuerdo el 29 de noviembre de 1962, bajo el nombre Concorde.

Los socios iniciales eran Bac y Sud Aviation, posteriormente British Aerospace (Bae) y Aérospatiale respectivamente.

El prototipo Nº 001 del Concorde voló el 2 de marzo de 1969 en Toulouse al mando de André Turcat, seguido del prototipo 002, el 9 de abril en Bristol al mando de Brian Trubshawe.

El avión dotado de cuatro motores Rolls-Royce Snecma Olympus con post-combustión y un empuje unitario de 18144 kg; lo que le permitiría un peso máximo de despegue (MTOW) de 185.069 kg contra los iniciales 118.843 kg, transportaría cien pasajeros a una velocidad crucero de Mach 2 recorriendo distancias de 3600 NM. El fuselaje fue alargado de 56,15 m a 62,19 m y poseía un ala en delta con un alargamiento de 1,83, y cada semiala dotada de cuatro elevones que actúan en conjunto para el control de cabeceo, o en forma diferencial para el alabeo.

Una característica del avión es que a velocidades supersónicas el fuselaje se calienta, pudiendo llegar la temperatura a los 127 ºC en la nariz. La elevada temperatura produce una dilatación en el fuselaje de 40 hasta 60 cm, como ejemplo de ello, el ingeniero de vuelo durante el crucero puede colocar su mano entre su tablero y el mamparo de la cabina, distancia que con el fuselaje a temperaturas normales no existe.


Cabina del Concorde

El avión fue el primero en adoptar el sistema de vuelo por ordenador Fly-by-Wire, éste además de los controles de vuelo controla la apertura de las portillas que se encuentran en el difusor de admisión, los cuales desaceleran el aire a velocidad supersónica que es admitido al motor, haciendo posible que éste pueda ser utilizado. La utilización de estas rampas produce que ante la falla de un motor, el ala del motor inoperativo ascienda, al contrario de los demás multimotores. Esto se da porque el motor debe evacuar todo el aire que entra al motor, abriendo una compuerta que se encuentra debajo del carenado del motor.

Otra novedad del avión es el centrado de combustible; al acelerar a velocidad supersónica el centro de gravedad (CG) de desplaza al frente del avión, para contrarrestar el desplazamiento sin crear una resistencia externa generada por los controles aerodinámicos, la aeronave posee bombas que mueven unos 7.600 lts de combustible desde el frente del avión a la cola. Al desacelerar a velocidad subsónica el combustible es bombeado nuevamente hacia la nariz.

La característica más notoria del Concorde tal vez sea su nariz puntiaguda, la cual si se mantuviera fija, ofrecería una visión nula durante los decolajes y aterrizajes, para hacer posible que los pilotos vean durante estos; la nariz cuenta con elevadores hidráulicos que la mueven. A la vez el avión cuenta con un parabrisas rebatible que es utilizado con la nariz arriba a velocidades superiores a 250 KTS ofreciendo una forma aerodinámica más limpia, por debajo de 10000 FT y 250 KTS la proa desciende hasta 5º (posición utilizada durante el despegue) ó 12,5º para la aproximación final, ya que el avión adopta una actitud de unos 13º nariz arriba du-

rante el aterrizaje.
El Concorde cubría normalmente las frecuencias entre Londres - Nueva York y París - Nueva York: un vuelo normal insume más de seis horas de vuelo, contra las tres del Concorde, aunque la pérdida de un motor implica que el avión no puede alcanzar velocidad supersónica, debiendo descender, reduciéndose el alcance en una cuarta parte.
Un vuelo supersónico de este tipo no es nada fácil y los procedimientos de un Concorde son más complejos y numerosos que en un avión comercial común, por lo que éste opera con una tripulación de tres hombres: piloto, copiloto e ingeniero de vuelo; este último es quien lleva la responsabilidad de mantener el centrado del avión y administrar los diferentes sistemas del mismo.
Entre todos los procedimientos que debe aplicar la tripulación están los de moderación de ruido, ya que el Concorde es un avión "muy ruidoso" comparado con aviones comerciales actuales equipados con motores turbo fan mucho más silenciosos, además que este no puede volar a velocidades supersónicas sobre tierra, debiendo hacerlo únicamente sobre el mar. Toda esta tecnología y el status que implica volar en el único avión supersónico de pasajeros, cruzando el océano Atlántico en menos de cuatro horas, se ve reflejado en el precio del pasaje, el cual es similar a la tarifa de un pasaje en primera clase más un 25%, valor agregado por la jerarquía de volar en un Concorde, todo esto por un valor que asciende a los 4000 dólares.
El precio del pasaje refleja los enormes costos de mantenimiento, lo que ha sido el centro de la discusión desde los inicios del avión; para dar un ejemplo de ello: para que el proyecto fuera viable económicamente debían venderse unos doscientos aparatos, aunque solo se construyeron veinte aviones, pudiendo suponer que ambos países, Francia e Inglaterra, construyeron el avión a pesar de su inviabilidad económica por el mero hecho de tener el prestigio de construir el primer avión supersónico de línea aérea.
El 25 de julio de 2000, el Concorde vuelo AF4590 de Air France con destino a Nueva York se precipitó a tierra dos minutos después de haber decolado, muriendo las ciento nueve personas a bordo y cinco personas que se alojaban en el hotel sobre el cual cayó el avión.
El accidente del Concorde heló al mundo de la aviación, rompiendo una impresionante marca de seguridad en sus veinticuatro años de servicio.
El accidente se produjo cuando un DC-10 que había decolado anteriormente perdió una pieza metálica, la cual impactó en el tren principal izquierdo del Concorde durante su despegue; los fragmentos de neumático que explotaron perforaron el tanque de combustible del ala izquierda, comenzando un incendio al tomar contacto los gases de escape con el
combustible derramado. Sumado a esto, los motores 1 y 2 ingirieron fragmentos de neumáticos con la consiguiente pérdida de potencia. Pese a los esfuerzos de los pilotos el avión se estrelló a 2 km de la pista, sellando lo que sería el destino del único avión de transporte supersónico.
Aunque el accidente no se debía a fallas de diseño, la tragedia del Concorde sumado a los elevados costos de operación llevaron a que los directivos de Air France y British Airways tomaran la decisión de sacarlo de servicio.
El último vuelo del Concorde perteneciente a Air France fue el 15 de junio de 2003, arribando al aeropuerto Charles de Gaulle a las 9:45 horas.
Por su parte la British Airways realizará su último vuelo el día 15 de Octubre.
Sin duda que el Concorde marcó una época en la historia de la aviación, y a pesar de los muchos avances tecnológicos en la aeronáutica, ningún avión ha sido capaz de suplantar el lugar de éste, por lo que a partir de la fecha en que el último surque los cielos, quedará un vacío difícil de llenar, y la nostalgia de los amantes de la aviación quienes echarán de menos ver las elegantes líneas del Concorde surcar a través de los cielos.

Cad.2º Eduardo Lepere


Concorde decolando


La tripulación saluda al finalizar el último vuelo.

Concurso Revista Alas

Literatura

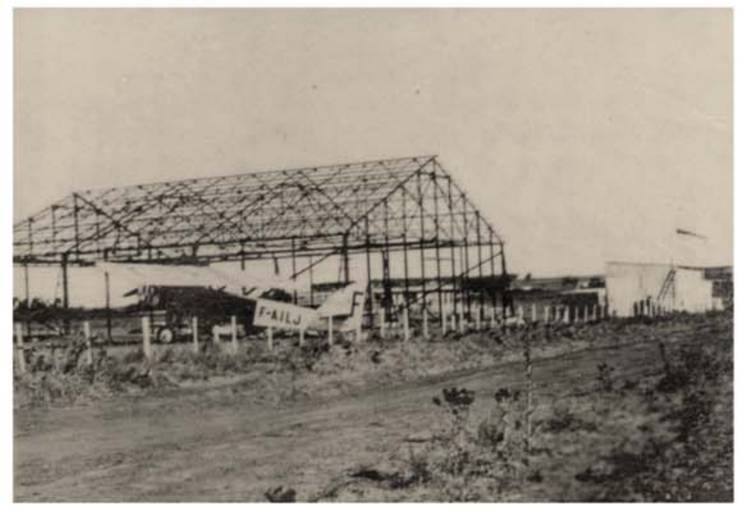
El llamado de mi vocación

Llegamos a las 3 de la tarde, para instalar los equipos y hacer una prueba de sonido, era un día húmedo de finales de diciembre del año 1998. Yo con apenas 14 años era el baterista del grupo musical integrado por mis hermanos, el mayor bajista, de 24 años y el mediano tecladista, de 23, además de una pareja de cantantes.
Sabíamos que era un "toque" importante, y nos preocupaba de que todo quedara pronto y bien para la noche.
Poco sabía de lo que se trataba y en dónde era la fiesta, quedé sorprendido al ver el despliegue. Dentro de la Escuela Militar de Aeronáutica, primera vez que yo entraba, era un mundo de gente preparando todo, la escenografía general simulaba un castillo medieval, con antorchas rodeando el camino de entrada, con muñecos simulando estar en la guillotina, con otros encadenados, con muros de cartón y papel rodeando el actual Casino de Alumnos y el escenario central donde una pantalla gigante colgaba encima, junto a los focos reflectores y juegos de luces que pululaban por doquier.
Nos presentamos, y nos hicieron pasar por un estrecho pasadizo, que nos llevaba a otra sala, mucho más pequeña, con un escenario de escasa altura y dimensiones reducidas, era dónde nos tocaba actuar, donde celebrarían su fiesta, un poco más íntima, los Cadetes.
Mi hermano mayor balbuceó, - "muchachos vamos a tener que tocar con todo esta noche, no tenemos luces de colores ni nada que distraiga a la audiencia", y era verdad, en aquel rincón de 2 x 4 apenas entraban los equipos de audio y los instrumentos y no había luces, el reflector que existía era de la discoteca que ya se había instalado al costado del mismo.
Luego de la prueba de sonido, me quedé mirando todo el entorno, las mesas en el otro salón, donde en la noche vendrían los familiares de los alumnos, las fotos, etc. y sin que mis hermanos lo notaran, salí a caminar y llegué al hangar... por un momento quedé sin respirar, eran aviones, aviones de verdad y estaban ahí frente a mis ojos, esperando que algún ser humano los hiciera volar... toqué el ala de uno de ellos para sentir que era cierto lo que veía, cuando una voz desde afuera me dijo: "no puede estar acá". Me retiré en silencio, sin decirle nada a mis hermanos.
Llegó la noche, y después de ver los fuegos artificiales, sentíamos los aplausos cuando presentaban a los nuevos Oficiales, y oíamos la música de vals. Nosotros estábamos dentro de una carpa situada afuera del salón y cerca del escenario menor, esperando que nos indicaran cuándo ir al escenario. Vino la señal y fuimos todos en silencio, dientes apretados y nudo en la garganta, no podíamos fallar.
Mi hermano mayor tomó el micrófono y luego de presentarnos, dedicó la siguiente canción a los nuevos Oficiales recibidos y a todo el Cuerpo de Alumnos con la música de la película Top Gun. Cuando comenzamos se sintió una exclamación general y la voz femenina de nuestra solista, cantado en inglés, penetró el ambiente, la emoción me recorrió todo el cuerpo, al ver que se agolpaban prácticamente todos los Cadetes con sus respectivas parejas, sus uniformes impecables, bailando con nuestra música. Se habían venido de la otra pista y en ésta no entraba ni un alfiler.
Mi mente, me repetía: "podrías ser uno de ellos ¿por qué no?", mientras me esforzaba para llevar el ritmo de mi "bata" eléctrica y no cruzarme.
La actuación salió redonda, como decía mi hermano, y nos fuimos muy contentos, pero a mí, me marcó de otra manera, No dejaba de pensar en los aviones que estaban allí esperando en el hangar, y la alegría de ver a los jóvenes Oficiales festejando con sus familiares la meta alcanzada.
Fue ahí cuando me propuse llegar a ser un integrante de la Fuerza Aérea uruguaya. Primero le pregunté a mi padre, cómo se hacía para ingresar yo era muy joven, tenía 13 años, a lo cual me dijo, lo mejor para que estés seguro, es ingresar primero en el Liceo Militar, así te vas acostumbrando a recibir órdenes, obedecer y ser disciplinado.
Mi paso por el Liceo Militar me dejó muchos recuerdos, muchos amigos, y un montón de anécdotas, representé al Liceo en las olimpiadas de matemáticas y llegué a las finales, por lo que me dieron una medalla en la fiesta de fin de año. No voy a olvidar nunca la emoción y la alegría de mis padres cuando nos vimos después de la formación y toda mi familia se sacaba fotos junto a mí, con mi uniforme y con la medalla en la mano, hasta mi hermano mayor me dijo que se sentía orgulloso al sentir por los parlantes nuestro apellido cuando me entregaban la mención.
Al año siguiente integré el cuadro de honor del Liceo y me llevaron a Brasil en una delegación, a la ciudad de Santa María, y por supuesto me hice de muchos amigos del viaje y de una especial alumna brasileña que hasta hace poco nos escribíamos por mail, aunque yo no entendía mucho el portugués y ella nada de español, por lo que nos comunicábamos en inglés.





"Historia de nuestro gimnasio"



Construcción del hangar por parte de la Compañía Francesa

Para muchos de los que transitamos por este instituto, a veces desconocemos la historia de cada una de nuestras instalaciones, y en esta caso en particular nos referiremos al hangar que se convirtió en un gimnasio y que paso de pertenecer a la aerolínea Air France a ser un lugar donde los Oficiales, Cadetes y el personal subalterno cumplen a diario con su desarrollo físico.

Air France, llamada en sus principios "Companie Générale D´Entre Prises Aeronautique", fundada en 1918 por el Ing. Pierre Latécoére.
La compañía se ocupaba en la entrega de correspondencia, y tenia sus rutas en el sur de Europa. En 1928 se extiende hasta Argentina, llegando al "cono sur" por medio de "avisos rápidos" (barcos pequeños y rápidos de la época) con destino a la ciudad Recife (norte de Brasil).

La primera idea era unir Tolouse (Francia) y Buenos Aires siendo este el centro de operaciones en América del Sur, extendiéndose hasta el Paraguay y luego hacia el sur argentino. Su extensión era tal que tuvieron que comprar nuevos campos para aeródromos; siendo así que es la primera línea aérea que tiene aeródromos propios en la historia. Uno de ellos era el de Pando a partir de 1928, actual

El campo fue reconocido primero por vía aérea por el gran piloto y fundador de la aviación civil, Ángel S. Adami, y luego por tierra. Buscaron un nuevo aeródromo más grande que Melilla y lejos de Boizo Lanza porque querían hacer los vuelos nocturnos, como cuenta el piloto y escritor Antoine de Saint-Exuperye en su libro "Vuelo Nocturno".
Pero el que dió el "sí" para que compraran éste campo fue el gran piloto y fundador de la aviación comercial mundial, Jean Mermoz. Ahí se crea la Compañía Aeropostal Uruguaya (ficticia) para poder comprarle ese campo.
El hangar se comenzó a construir a finales de 1928 y se terminó a mediados de 1929 (las piezas fueron traídas desarmadas de Francia). Y luego se construyó el " satiment 6 por 40", así se llamaba a la construcción de material con techos de zinc y alero, de cada lado con medidas de 6 metros de ancho por 40 de largo; donde se instalaron los alojamientos, enfermería, depósitos, sala de operaciones, etc.
Pero uno de los arribos más importantes fue el de Antoine de Saint-Exupery, en 1930, como vemos en la única foto que se ve al escritor en Uruguay.
Éste campo pasó a ser propiedad del Estado en el año 1937, para construir la actual E.M.A., luego en 1941 se construye en actual hangar, junto a los hangares de Carrasco, Durazno, Laguna del Sauce, etc.
Por este Hangar pasaron desde aviones franceses modelo "Late" (como vemos en la foto), avio-

Vista de frente del hangar con un avión francés Late 28 de pasajeros en su interior.



nes trimotores de pasajeros, hasta planeadores alemanes remolcados por autos en el año 1937 hasta 1940.

En el año 1978 el director de la E.M.A. en ese momento, decidió darle un nuevo uso a esta construcción que era parte de la historia de la aviación mundial comercial, convirtiéndolo en gimnasio, y se demolió el "Satiment", dejando sólo sus cimientos para recordar sus distinguidas dimensiones.

Cad. 1º Gonzalo Lima

Se agradece la colaboración del Tte. 1º (Av.) Juan Maruri por el aporte de datos recavados para la confeccion del presente articulo.



Cabina de los telegrafistas los cuales se comunicaban con los aviones de la compañía en sus vuelos nocturnos.



Único documento fotográfico de la presencia del piloto-escritor Antoine de Saint-Exuperye (3º de izquierda a derecha) en Uruguay, en la ciudad Pando en al año 1930.



Vista panorámica del aeródromo, con su "Satiment" y su torre de telégrafos (que lo comunicaban con Buenos Aires).

Soy semana

Asp. Daniel González
Asp. Pablo Grisolia
Asp. Pablo Didiano



Este es un homenaje para todos aquellos que hemos hecho Servicio de Sargento de Semana por primera vez, y a la asfixia propia de éste acontecimiento. He aquí algunas de las situaciones en las que ésta se hace evidente, cualquier parecido con la realidad "NO" es coincidencia.

En nuestro caso, uno ya comienza a sentir la falta de oxígeno en el aire la semana anterior a tomar el Servicio, ya que lo vemos a nuestro predecesor rodeado de Clases exigiéndole Novedades que no están listas, y pensamos: "eso a mi no me va a pasar". Pero pasa. Luego aparece la gran interrogante: "¿qué Clase será nuestro Oficial de Semana?" y aparecen los compañeros diciéndote: "ese te mata a tipas", "aquel te banca", "ese quiere las novedades ya!!!!"... por lo general te toca el que te mata a tipas, que en ocasiones te banca, pero quiere sus novedades ya.

La semana comienza con un apabullante "SEMANAASFIXIADO!!!!" de muchos de nuestros compañeros como motivo de broma, y uno re convencido contesta: " NO!!; ¿YO?, asfixiado, a mi eso no me pasa", esas son típicas palabras de nuestros semanas. Pero éste es sólo el comienzo, luego de esto pasamos al "breafing del Semana", este consta de diez minutos de bombardeo de información, de la cual "entendemos" todo y a todo decimos que sí, pasado esto nos quedan pocos minutos para tomar ese puesto tan temido por los aspirantes. Los primeros síntomas son el sudor, el temblor de las manos, el no saber para dónde arrancar, la caída del lápiz, la goma, y el más importante: la falta del aire ¡la asfixia!!!!.

Creo que nunca voy a olvidar el primer día de un compañero en el Servicio, estábamos casi todos los aspirantes formados para pasar a rancho, y digo casi todos porque faltaba quién??? "!!!!EL SEMANA!!!!". Éste llegó junto con el oficial y después del grito de Atención!!!!!!! el panorama era desopilante: nuestro compañero quedó estaqueado, con el quepí torcido y las orejas abajo, su cara lo decía todo , con los ojos abiertos; le faltaban quilos de oxígeno, de repente el grito de NOVEDADES!!!! Lo saca del transe, y allí comenzó el monólogo: " llegar tarde, entregar novedades con errores, deslustrado", entre otros.

Una regla muy importante para los Semanas es pasar por la guardia a anotar las Sanciones de Arresto Riguroso de nuestros compañeros en la guardia, pero más importante es pasar la de los clases. Esto no sabía un compañero que tranquilo le decía a otro aspirante que si debía anotar el parte de una sanción de A/R que un clase le había dado a las 15:00 hrs., (eran las 19:00 hrs. cuando preguntó) en las Novedades.- "claro" le dice el semana saliente, que por esas casualidades le pregunta: "y a qué hora lo anotaste en la guardia???"... la cara de asfixia del semana fue más que elocuente.

Lo primero que se le ocurrió decirle al saliente fue "ESCUPITE A LA GUARDIA", para hacer uso claro del famoso asterisco y evitar la probable sanción. Atentó contra su licencia durante todo ese tiempo.

Otro tema que forma parte de la vida del semana es que cuando uno cree que por fin tiene novedades listas siempre aparece alguien con la comisión fantástica (porque se olvidó que el cumpleaños del padre era al otro día) o que quiere pasar a visita médica para eximirse por un cayo en el pié.

Uno de los momentos más estresantes del Semana es entregar las Novedades de las últimas 24 horas para que sean pasadas a la computadora... Ni hablar si uno se olvida de algo. Abren la planilla de Excel (luego de media hora de esperar) y mientras nos siguen preguntando detalles de los que no tenemos ni idea, indicio de que nos vamos a acostar muy tarde. Escribir, cortar, pegar, copiar, y la computadora que no responde. Y siempre se dan cuenta que algo está mal ... Los minutos corren y las horas para dormir se acortan, en ese momento se entiende el significado de la sabia frase "EL SEMANA ES EL PRIMERO QUE SE LEVANTA Y EL ÚLTIMO QUE SE ACUESTA". Si esto parece difícil, ni hablar del domingo, hay que venir más temprano de la licencia para entregar las novedades de las últimas 72 horas, A veces venir temprano no es problema porque ni siquiera tenemos licencia.



Escuadrilha da Fumaça

"...donde volar es un honor..."

Cbo. Hrio. (Nav.) Gonzalo Lima

Es difícil llegar a pensar lo hermoso que es volar, y más aún las cosas que se pueden realizar, con una buena combinación entre los factores hombre, máquina, ingenio y disciplina de vuelo.

Una muy buena combinación de estos factores es la Escuadrilha da Fumaça; a la cual tuvimos el agrado de recibir en nuestro país el día 18 del mes de octubre.

Dicha escuadrilla hizo dos demostraciones, la primera fue el sábado 20, en la ciudad de Durazno y la segunda en la ciudad de Montevideo al siguiente día; sobre la rambla enfrente al Hotel Carrasco.

Dicha demostraciones consistieron en una enorme número de maniobras (o posiciones de vuelo, como dicen los hermanos brasileños).

En los cuales se ponía de manifiesto claramente los factores que se mencionan al comienza del presente artículo.

Luego de la demostración el que suscribe tuvo el enorme placer de entrevistar al Lider (#1) de la Escuadrilha da Fumaça Ten. Cel. (Av.) Alberto das Neves Neto. El mismo explicó el gran honor que significa ser piloto de la Fumaça, que la pertenencia a la escuadrilla es voluntaria; pero se tiene que tener como mínimo 1500 horas de vuelo, y de las cuales 800 deben ser dando instrucción en la Academia de la Fuerza Aérea Brasileña. Tienen como promedio cambiar de dos a tres pilotos de la Escuadrilla por año, y estos son los que se dividen el año en partes iguales para ser solistas (#7) en las demostraciones aéreas durante dicho periodo.

Los pilotos tienen como límite el tiempo máximo de 4 años para prestar servicios como piloto de la Escuadrilla (el último año son solitas). Para ser Comandante de la misma (#1) los requisitos son: haber pertenecido a la Escuadrilla, y puede estar en ese cargo por tan solo 2 años como máximo. También comentaba que para realizar una demostración como la que apreciamos la escuadrilla debe entrenar como mínimo 70 horas y media de vuelo, antes de mostrarse al público.

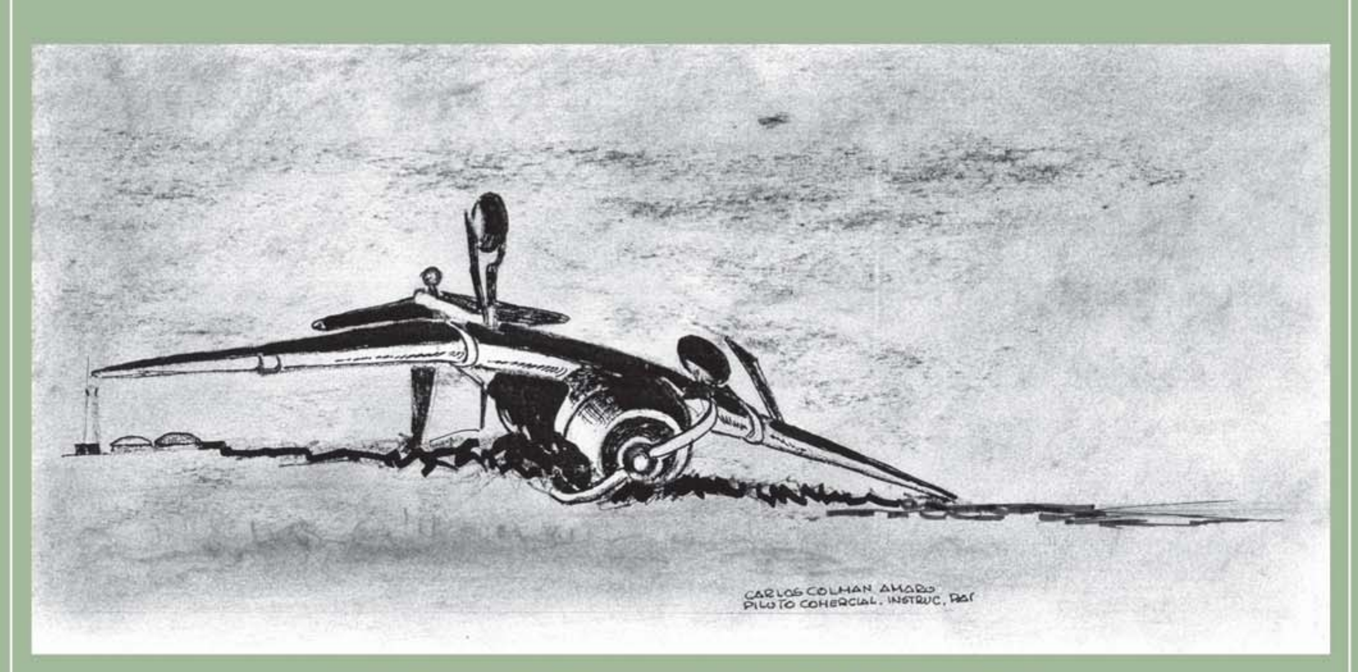
Para finalizar la entrevista comentó que en la actualidad la Escuadrilla cuenta con 12 aviones T-27 Tucano (los cuales fueron usados para marcar un record Guinness en hacer pasaje bajo en formación invertida), de los cuales 7 se usan para las demostraciones.

Luego de la entrevista el autor tuvo el honor de ser invitado por integrantes de la Escuadrilla para presenciar el "briefing" "post-vuelo" o el "debriefing". En el cual se iba a hablar de todo lo que había acontecido en la demostración, pero del punto de vista de los pilotos. Dicha reunión se efectuó en un Hotel de renombre donde se alojaba toda la Escuadrilla y su equipo.

En lo personal, presenciar, como único uruguayo en la sala, y compartir una actividad profesional como es el "debriefing" con la Escuadrilha da Fumaça, es un experiencia que no voy a olvidar nunca; y la voy a poner junto a las otras experiencias, que me llevo de mi pasaje por la Escuela Militar de Aeronáutica.

Carta al Cbo. Hrio. Ruben Fernández Ubal

Mi Cabo Honorario, le escribe el Asp. Elbio Firpo, de la primera sección del Curso Preparatorio, no sé si me recuerda, usted era mi jefe de sección en el año 61. No estoy muy seguro cuanto hace de esto porque a veces se me olvida en que año vivo y, aunque eso no es realmente importante, me preocupa que la gente piense que lo hago a propósito. Tampoco recuerdo si usted ascendió a Sargento, si fuera así, desde ya le estoy pidiendo disculpas. Le escribo porque ayer alguien me leyó algo en la computadora donde lo nombraban muchas veces y al final aparecía su foto con una gorra puesta. Por eso lo reconocí, porque usted usaba el polí echado para atrás, me acuerdo clarito. Supongo que el de la foto era usted, no quisiera equivocarme, porque se veía un poco viejo… de más. No se ofenda, yo no soy mucho más joven que usted, yo tengo diecinueve, así que usted debe andar en los veinticinco. Me acuerdo cuando lo conocimos, me refiero a la tanda de aspirantes de aquel año. Se gastaba una pinta de recio a lo Jean Paul Belmondo, mono de vuelo abierto hasta la mitad del pecho, el pucho en la boca y arrastraba los «pepos» como diciendo: aquí vengo yo. Se rumoreaba que había sido camionero y que tiraba la piña. Como era bastante veterano y del Cerro la gilada lo respetaba. Me refiero a sus compañeros de promoción. Nuestros clases. Sin ofender Jefe pero: ¡Que tandita¡ A usted le gustaba jugarla de reo pero siempre supimos que era una pose. Lo que no podrá negarme que usted tenía algunos preferidos, el «Pica», el «Yayo» y el «Polito» eran medio consentidos suyos. Cada tanto los «tipiaba» pero yo siempre pensé que estaban acomodados. Se acuerda aquella mañana que pasó revista de afeitadas? Usted me dijo: -¿Se afeitó aspirante? Yo le contesté, medio sobrador, lo reconozco: -No tengo barba, mi Cabo. Entonces usted se acercó a mi cara y me arrancó el único pelito que tenía con sus dedos. Después mirándolo, preguntó: -¿Y esto qué es? Y ahí nomás



"Por primera vez sentíamos sonar la sirena de la Torre de Control."

me «tipió» por no afeitarme. A partir de ahí me tuve que rasurar todos los días a pesar de mi profusión de granos y granitos que me la hacían pasar verde. Al que no quería mucho era a mi amigo el «Flafi». Yo creo que fue por aquel chiste que le hizo cuando le preguntó -en una de sus habituales mazoqueadas- si sabía como le decían los aspirantes. Cuando le dijo con sonrisa bobalicona, paraguas de cigarrillo, usted se rió, pero en el fondo creo que nunca le perdonó aquello y cada tanto le daba «patabaco», porque como era medio dormilón y su cama estaba al lado de la suya, usted se la cantaba sin enfriarse. Sin ofender mi Cabo, o Sargento, mire que a mi también me habían bautizado Ñato. Pero en honor de la verdad ese sobrenombre que compartimos no me hizo merecedor de ningún trato especial de su parte. Que año aquel año, Jefe. Por primera vez sentimos sonar la sirena de la Torre de Control. Había caído el Cabo Hammann. El T-6 se había negado a salir de un tirabuzón. Años después la escucharíamos otras veces, pero aquella vez fue especial. Una especie de bautizo al revés, no sé si me explico. Nacíamos a la profesión que amábamos de la manera más dura, con una partida. Discúlpeme, mi cabo, de qué hablábamos? Por que tuve que levantarme para tomar unas pastillas para… la verdad que no sé para qué son. Y aproveché para ir al baño. A usted no le pasa? Me refiero a tener que ir tan seguido al baño. Pero en fin. Creo que le estaba contando cuando me invitó a volar en el 202. Había techos bajos y apenas salimos nos metimos en la sopa. A lo cinco mil pies, después de unos cuantos minutos de vuelo, me preguntó si alguna vez había hecho un «tonnneau» por instrumentos. Una pregunta retórica, por supuesto. Recuerdo que me dijo que me quedara derecho en el asiento. Usted apoyó la cabeza sobre el panel de instrumentos y efectuó la maniobra. Me entró una desorientación espacial de aquellas. La experiencia valió por todas las clases teóricas que habíamos tenido sobre el tema. Bueno, mi Cabo, o Sargento, no lo quiero distraer por más tiempo, pero como le digo, alguien me leyó algo de un tal Menéndez y me mostraron una foto que por lo viejo debe haber sido de su padre, respetuosamente dicho. Algo recuerdo de este Menéndez. ¿Era uno rubiecito? Porque si era rubio y volaba en el Grupo «dosh» debe haber llegado lejos. Los rubios siempre tuvieron más suerte que los morochos en el Grupo. Muchos llegaron a Jefes. Usted no era rubio, precisamente, y tampoco lo que se dice un Alain Delon, así que debe haber terminado volando C-47. Dudo que tampoco un Fairchild porque allí tambien iban los lindos. Le pido perdón por mi mala memoria. Sepa que siempre le tuve un afecto muy especial, como toda mi tanda. Pocos pueden atravesar cuarenta años y ser recordado con el cariño de aquel año 61 cuando lo conocimos. Y ahora lo dejo. En realidad no sé que hago acá. Ah, claro, pedí para venir a estudio libre porque pasado mañana es el cumpleaños de mi madre y quiero hacer la solicitud para que me dejen salir el sábado que estoy preso por un Uno que me saqué en Matemáticas. Siempre vengo a la Sala de Dibujo porque me gusta ver la Plaza de Armas tan tranquila a esta hora de la noche. A menudo vienen mis amigos, el aspirante Enrique Díaz, que le decimos «El Tejo» y el «Suncho» Méndez. No sé si lo escucha mi Cabo, pero el trompa está tocando silencio y una niebla invernal está cubriendo la E.M.A.

Asp. Elbio Firpo Peluffo





Desde la ventana de mi Curso

Estar en el Preparatorio tiene sus cosas buenas (¡Sí, en serio las tiene!) y creo que una de las mejores es la vista que tiene desde cualquier ventana.
Sólo quien ya durmió en el Prepa sabe cuanto puede llegar a mejorar el ánimo a quien fuere a "colgarse" de la ventana, aunque fuese por un minuto y respirar el aire fresco de la noche, el cielo colmado de estrellas, ver campo y más campo, y apenas hacia la izquierda las luces de Pando, es realmente reanimador, principalmente luego de una agitada retreta como las nuestras.
En lo personal la ventana resultó ser una cura (aunque bastante efímera) de lo que llamamos "asfixia", concepto que adquirimos e incorporamos desde el primer día aquí.
Y si las noches desde la ventana son hermosas, el amanecer entonces no tiene adjetivo que termine de describirlo. Despertar cada día y ver como sale el sol es algo que cuando estoy en casa extraño de la Escuela, ver como todo cobra una tonalidad naranja a medida que él se asoma, la niebla que a esa hora es tanta que desde el segundo piso no se alcanza a ver el suelo, pareciera que estamos en las nubes, hasta que el sol aclara todo.
Así también son nuestras vidas; aquí vivimos momentos difíciles pero somos conscientes que llega un momento que todo se aclara, bien como dice mi abuela: "No hay tiniebla que dure más que un día", concepto parecido al "siempre que llovió paró".
Para quienes le han prestado atención, los amaneceres siempre son diferentes, eso ayuda a recordar que cada día es único, cosa que para quienes viven una estricta rutina, con horarios para todo, es difícil de percibir, y como cada día es único hay que vivirlos uno a uno…
Y ya nos lo han dicho; "La vista del Prepa se extraña", ha de ser cierto, ya que calculo que desde el Curso Profesional lo mejor que se ve es la pared del Curso del Medio y un par de palomas que allí habitan dialogando (y digo "calculo" porque mis visitas al Profe han sido muy breves e "intensas" como para mirar por la ventana).
Pero más que un momento de distensión, la vista por la ventana resulta ser un estímulo, algo que impulsa a seguir, no sólo por el amanecer, el campo, sino por la particular vista de la ventana de la escalera Sur, cuando poco antes de las ocho de la mañana allí están ellos, en fila, parecen tan lejanos que es increíble que se los vea tan cerca, ahí mismo, cuando estaba limpiando los vidrios me miraban, eran tres, que parecían cobrar vida y sonreírme, ellos son los aviones Aermacchi formados, esperando volar.
Desde que llegamos esa ha sido una de nuestras mayores suertes, hemos visto vuelos solos de los Cadetes, el Aviocar llegando, un Baron que se aleja, y hasta algún "piñazo" del afortunado que llega, o el exacto momento que sube el tren, cuando puedo decir que allí va una persona feliz, es entonces cuando: "quisiera estar ahí" pasa a ser "voy a estar ahí" y, aunque sigue pareciendo lejano, el momento parece estar un poco más cerca cada amanecer que veo desde la ventana.

Asp. Sarah Prates



El tiempo como único testigo

Nunca me pudiste explicar más de quienes eran. Cierro los ojos y los veo, blancos y naranjas uno al lado de los otros. Son de esos recuerdos de la infancia que abundan en lo profundo de nuestra memoria como flashes difíciles de borrar. El rugir de sus motores llamó poderosamente mi atención.

Camisa blanca y corbata azul, así vestía cuando me advirtieron "Vas a hablar con el director" y me prestaron un saco. "Y dígame ¿Por qué quiere entrar en la Fuerza Aérea?" Fueron pocos los días que pasaron cuando un caluroso primero de febrero me encontraba a la mitad de una formación, ahora si de saco y con dos enormes bolsos que pesaban varios kilos. Nos pidieron que lleváramos el paso con una extraña calma que sabría se perdería en pocos minutos. Nada conocía de quienes estaban a mi lado, solo sabía que no todos llegarían. "Si mi Cadete, no mi Cadete, me quiero ir de baja mi Cadete" fueron de las primeras enseñanzas. "Paso ligero y voluntad ¡Reclutas!"

Parecía que así comenzaría el extraño camino. Primero intentaría aguantar hasta la noche, luego al fin de semana y por último al fin del reclutamiento. Entre tanto dulce de membrillo por las mañanas el tiempo comenzó a correr al igual que aquellos Aspirantes, los cuales tenían prohibido caminar casi en cualquier lugar de nuestro instituto. "¿Como está la moral?" Siempre en alto después de alguna que otra vuelta al campo o al mismísimo momento de patear piedras en las domingueras de guiso y guardia. Nos encontrábamos arrestados seguido y estar lejos de casa se convirtió en algo normal. Pero por fin un buen día llegarían nuestros primeros subalternos, quienes lentamente ocuparían nuestros lugares.

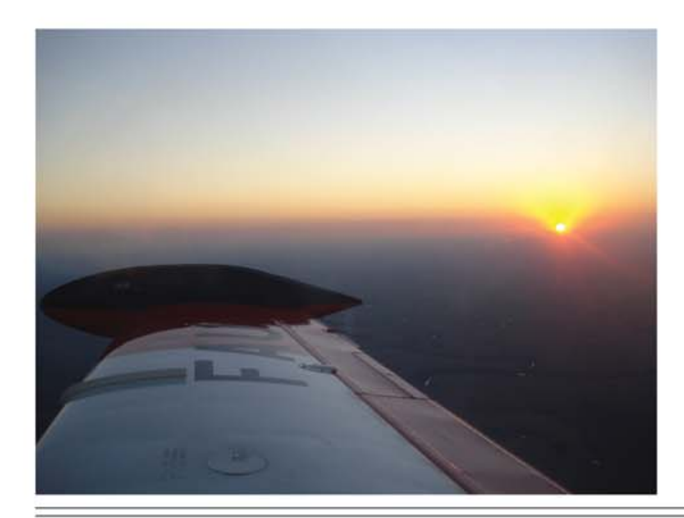
Comienzo a entender que aquellos aviones eran los T-34 Mentor, antiguamente usados en la instrucción de nuestros Cadetes. Han pasado algunos años y por fin estoy a punto de volar el avión sucesor, el Aermacchi T-260.

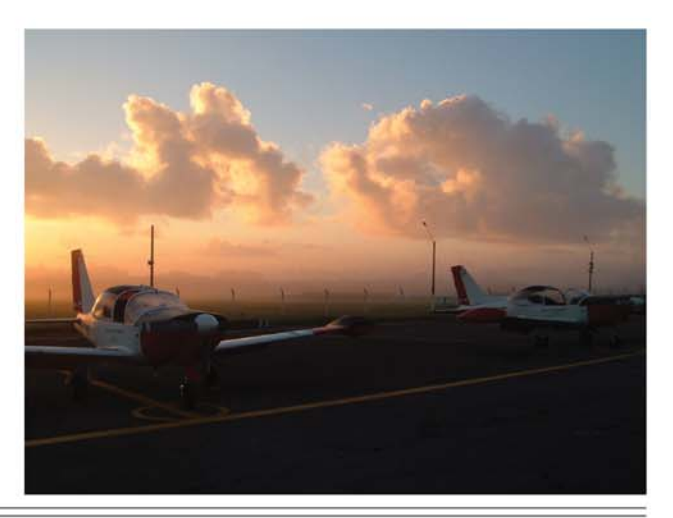
Hace algunas noches que no duermo, se aproxima el curso de vuelo teórico el cual sin inconvenientes apruebo. Así que por fin se hace habitual el edificio de operaciones y comienza lo mejor de nuestra carrera, el vuelo. Nunca imaginé que volar sería así "¡Velocidad! Toda una vida esperando este momento, ¿se va a achicar ahora?". Comprobé lo fuerte de algunos trenes de aterrizaje y hasta la paciencia de algunos instructores. Pero como dicen en la EMA al fin el día llegó, y luego de dos vueltas al aeródromo y algunas patadas como festejo me tomaría el tren que bien dicen sólo una vez pasa por operaciones dejando atrás el fantasma de selección.

Ya en el último año nos encontrábamos del otro lado del mostrador y lejos de creer en esa falsa teoría de no hacer lo que no nos gusta que nos hagan, solo mediría mi accionar en base a si dejaría o no una enseñanza. Volverían los padrones simulados de emergencia, las pérdidas y las tan esperadas maniobras acrobáticas. De estas últimas constaba la nueva etapa del curso de vuelo básico. Sin embargo, no

todo marcharía de la mejor forma. Retrasos en la planilla, aviones fuera de orden de vuelo y condiciones meteorológicas adversas, son una enorme piedra en el camino para el entrenamiento de aquellos alumnos pilotos, los cuales se esfuerzan mucho y llegan apenas con lo justo. Comenzarían de nuevo los tropezones y se haría necesario redoblar los esfuerzos cuando en mi carpeta de vuelo apareció el tan temido "Inspección no aprobada". Sin duda alguna es de las peores cosas que aquí se pueden escuchar. Esto nos lleva a volar contra el tiempo, sabiendo que este es nuestro peor enemigo y que tendremos que volver a pedir "frecuencia" con un enorme nudo en la garganta, concientes de que nos bajamos del avión y no sabemos si volveremos a subir. Comienzo a entender que la vida nos pone a prueba constantemente y que golpe que no nos mata nos fortalece. Así comenzaría a pensar a partir de ahora "Me caigo y me levanto". Afortunadamente llegaron los lentes que impedirían ver el asombroso paisaje, el cual cambiaríamos por el movimiento de los instrumentos. El recorrido del comando de vuelo se hace cada vez más pequeño y más "fino". Pero cuando parece que todo anda mejor, la concentración en la cabina se vuelve difícil y el destino me proporciona un nuevo golpe. Pero volvemos a intentarlo y otra vez "sobrevivo" para llegar a aquello que alguna vez llamó tanto mi atención. "Plano, longitudinal y lateral, esa es la receta". Ya con un avión a mi lado el año y mis días en la EMA comenzarían a llegar a su fin. Con la humildad de mi primer día de reclutamiento y lejos de la arrogancia de algunos pilotos con los que aún discrepo, soy yo quien de a poco comienzo a volar al lado de aquellos aviones blancos y naranjas. Han pasado muchos años pese a mi corta edad desde aquella mañana en que los vi por primera vez, pero aún los recuerdo. Se que no siempre se llega a los resultados que uno mas espera pero a ciencia cierta algún día los vi de abajo y hoy los veo de arriba. Lejos de creer ser mediocre siento que lo estoy logrando y que estoy volando alto. Ahora visto mono de vuelo, chalina y comparto el diario vivir de los aviadores.

Corto un nuevo día en mi centímetro al llegar de retreta, señal de que falta muy poco. Comprendo que en aviación todo esfuerzo tiene su merecida recompensa, es por eso que vuelvo a aquel lugar para explicarte lo que vos nunca me supiste explicar. Comienzo por el patio plagado de verde donde solía jugar, abro la puerta y te busco con la única ilusión de encontrarte pero sabiendo que ya no estás. Ahora cómo voy a poder contarte que soy yo uno de ellos. Cierro la puerta y camino con la esperanza de que estés ahí, en el único lugar donde todos sueñan estar.







Aerofest III

¿Vieron cuando uno está en el Rondín 4 y empieza a tener encuentros con Ovnis y cosas extrañas? Bueno, algo similar a eso (pero solo un poco, nada más) era estar en Gatabacana el viernes 4 de noviembre en plena madrugada. Estaba lleno de cosas extrañas, hasta me animaría a decir que era una especie de Halloween. Numerosos Cadetes disfrazados de personas comunes, pululaban por los alrededores, algunos sentados en un sillón divagando con una canción de Lady Gaga, otros que se mareaban con un vaso de agua tónica, y hasta incluso se podían ver cosas raras como a un Aspirante feliz. Y un sinfín de cosas más que es mejor ni nombrarlas para mantener mi pellejo en su lugar.

La venta de entradas estaba a la orden del día desde hacía un par de semanas. Cuando escuchen hablar de una Aerofest en algún momento, sepan que hay Cadetes encargados de la organización del baile y que si quieren conseguir anticipadas, solo hay que descubrir a alguno/a en el medio de la gran ciudad y comprársela.

Los Cadetes siempre están deseosos de que llegue la tan afamada Aerofest, porque cuenta la leyenda que para esa comisión el peine es tan grande que no les entra en el bolsillo y que el dinero recaudado es para sosegar sus necesidades en el cotidiano vivir en la E.M.A.

¿Y quién dijo que la Aerofest termina cuando amanece? Todavía nos queda la mejor parte, la tomadura de pelo de los Superiores a la semana siguiente. ¿Quién era el que se había adueñado de la pista bailando al buen estilo Michael Jackson? ¿Por qué no les presentó sus amigas ni su hermana? ¿Por qué era tan amargo aquel que se recostaba a la pared para evitar que esta se cayera? ¿Alguien vio al que estuvo escondido bajo el felpudo de la puerta para no tener que saludar a nadie?

Esto es lo real del espectáculo. Pero lo mejor de todo, es que nadie se lo quiere perder y el chisme sale en la Revista Alas.

Cad. 1º Daniela Pachiarotti



Simuladores

La Escuela Militar de Aeronáutica (EMA) y la Jefatura de Operaciones se han visto inmersas en varios proyectos desde el año 2011.

Uno de ellos fue el de obtener un simulador para mejorar el entrenamiento de los pilotos que se desempeñan en este Instituto. Fue así que se utilizó la experiencia y estudio que hizo la Academia Inter Americana de las Fuerzas Aéreas (IAAFA) cuando adquirió sus simuladores para los cursos de Vuelo por Instrumentos. Lo que se buscaba en la EMA era obtener un simulador de bajo costo en mantenimiento, con capacidades de realizar vuelo por instrumentos y con características de vuelo similares a las de las aeronaves que posee este Instituto. De esta forma se adquiere el simulador CR-12 de la empresa Flight Precision Control. Este simulador usa como programa el X-Plane y posee una vasta base de datos de diferentes aeronaves entre las cuales se encuentra el UB-58 Baron. Otra de las características es su visión de 120 grados con alto realismo, teniendo en su base de datos un inmensurable número de aeropuertos, dando la posibilidad a las tripulaciones de poder practicar sus misiones antes de ser voladas en la aeronave. En lo que refiere a la parte de emergencias tiene un sinfín de ellas, posibilitando a los pilotos el entrenamiento necesario, para afrontar una falla cuando esta suceda. Para obtener un mejor rendimiento de este simulador, se desarrolló un programa de entrenamiento al cual los pilotos deben ajustarse para obtener un mejor beneficio.

El segundo proyecto en el mismo ámbito, fue el desarrollo de un simulador de vuelo específico para la aeronave Aermacchi T-260, empleando mano de obra y capacidad técnica exclusivamente nacional. Al comienzo de este proyecto se trabajó en base a un objetivo: "Un simulador que representara la cabina de un T-260, con similar performance y que el piloto pudiera volar en el todas las fases: emergencias, transición, acrobacia, instrumentos y poder ejecutar vuelo en formación" y con dos metas: "Que no fuera un juego mejorado y que tuviera un bajo costo de mantenimiento" de forma de optimizar el tiempo y dinero destinados a esta tarea.

Hoy podemos decir que alcanzamos estas metas, la Escuela Militar de Aeronáutica posee un simulador específico de la aeronave T-260, con un cubículo similar al del avión, visión de 180 grados dando la posibilidad de realizar todas las maniobras visuales que requieren las diferentes fases, performance igual a la del avión teniendo la capacidad de ejecutar cualquier vuelo que se encuentra realizando un Aermacchi y a esto se le suma la práctica de emergencias para poderlas afrontar en la aeronave. En virtud de ello ya se desarrollaron los programas para aplicar en los Cadetes de primer, segundo y tercer año.

Para finalizar queremos por medio de este artículo agradecer a los diferentes escalones de la Fuerza Aérea Uruguaya que permitieron alcanzar estas metas, así como muchas otras, y a todo el Personal Superior y Subalterno de la Escuela Militar de Aeronáutica por apoyar las diferentes gestiones. Finalmente un agradecimiento especial para el Señor Gerardo Dolce, Nicolas Cestari, Enrique Romualdi y Ricardo Varela quienes invirtieron un innumerable número de horas con su iniciativa y voluntad para que el simulador de la aeronave T-260 fuera posible "A USTEDES NUESTRO MÁS SINCERO AGRADECIMIENTO".

Debemos recordar que cada logro que se alcanza tiene un centenar de personas que trabajan para ello buscando un solo fin, "CONTINUAR EL LEGADO DE NUESTROS SUCESORES, PARA TENER UNA FUERZA AÉREA MEJOR Y MÁS PROFESIONAL".

May. (Av.) Enrique Ramallo









"Sueño de niño… CUMPLIDO!"



De niño crecí mirando al cielo, añorando alcanzar aquellas nubes que parecían tan altas; surcar los cielos disfrutando de la libertad del aire.

Fue pasando el tiempo, aquel niño fue creciendo, la imaginación volaba y aquellos sueños se comenzaban a convertir en metas. Películas como "Top Gun" y "Pearl Harbour" me hacían querer que el tiempo pasara, que los estudios terminaran y al fin poder volar.

Tanto sacrificio y espera al fin dieron sus frutos, ya como Cadete de la Escuela Militar de Aeronáutica y gracias al concurso "Revista Alas", en el cual obtuve el primer premio en fotografía, tuve la oportunidad de volar en el Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza) en el cual prestan Servicios las aeronaves de combate A-37B "Dragonfly".

El día viernes 7 de junio comenzó muy bien para mí ya que en "Primera Lista" me dijeron: "Velarde, a las 08:30 en Operaciones que lo viene a buscar un Cessna 206 de la Escuadrilla". Desde ese instante hasta que llegó la hora, no dejé de pensar en el largo camino que he recorrido, en todas las experiencias vividas, en mi familia, entre otras cosas.

Sobre las 09:00, el Cadete de Pista le dice a un Clase: "Che, mira un 206". Yo estaba al lado y por ende puede apreciar la llegada y rodaje del transporte que me llevaría a cumplir mi sueño. Luego de los protocolos, puesta en marcha y a volar, nivelado con nivel de vuelo 045 (FL045) y a cargo del Tte. 1º (Av.) Alfredo Graña nos fuimos rumbo a Durazno en el Cessna U-206.

Ya en la Base Aérea "Tte 2° Mario W. Parallada", me presenté junto con el Tte.1º (Av.) Alfredo Graña en Operaciones del Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza) donde saludamos a la máxima autoridad presente, la Cap. (Av.) María Echeverry quien me dijo que esperara a que llegaran los aviones que habían salido en una misión de entrenamiento para salir a volar.

Minutos más tarde y llegados los aviones, llega al lugar el Cap. (Av.) Richard Bruno con quien después de un briefing nos dirigimos al FAU-285, aeronave con la cual iba a cumplir uno de mis sueños: volar en una aeronave de combate.

Sobre las 12:00 ya a bordo de la aeronave se escucha por la radio "Dragón, autorizado su despegue" gases a fondo y el velocímetro a correr. Sensaciones inexplicables, el cuerpo pegado al asiento, 120 nudos, en el aire, viraje de salida de tránsito y como primer tarea a realizar una aproximación VOR DME para pista 03. Luego de eso, gases y ascenso para FL120, llegado a la altura y en la vertical del campo, el Cap. (Av.) Richard Bruno me dice: "bueno, vamos a hacer un poco de acrobacia". Al momento de oír eso me acordé de la acrobacia hecha en Selección y pensé para mi, "debe ser lo mismo"…

Estaba totalmente equivocado, picamos para 300 nudos, la tirada de 4G, restablecida, nueva picada, y así sucesivamente. En determinado momento del vuelo siento por el intercomunicador que me dice: "suyo el avión". Mano al bastón, comando de potencia y me sentía todo un "Maverick" al estilo "Top Gun". Sensaciones: muchas; formas de explicarlas: ningunas. Luego de un looping a doble comando a modo de instrucción llega mi turno; picada para 300 nudos, tirada de 4G y sentí que la máquina y yo éramos uno.

Finalizando el vuelo, un circuito de aterrizaje visual. Después del mismo, saludar a las autoridades del Escuadrón, agradecer por la oportunidad dada, y nuevamente abordar el C-206 para volver a la EMA.

Un vuelo inolvidable, un incentivo más para seguir dando todo de mi para lograr las metas. Después de todo esto, lo único que puedo hacer es dirigirme a ustedes lectores y decirles: ¡Sacrifíquense, den el 100% y más porque esta carrera los premiará!

Cad. 2° (Av.) Pablo Velarde.





Día del **Retirado**

El día 10 de noviembre se llevó a cabo en la Escuela Militar de Aeronáutica la ceremonia correspondiente al Día del Retirado, teniendo este como motivo principal el reconocimiento al personal superior de la Fuerza Aérea Uruguaya que pasó a retiro obligatorio o voluntario con más de 30 años de Servicio. Como se vio desde el primer momento, este fue un acto muy emotivo, una dura despedida a personas que consideran a esta Institución como su casa.

Los Clases fueron los encargados de entregar los distintivos correspondientes por el esfuerzo y dedicación de todos estos años que hacen que cada día seamos un poco mejores que ayer. La parte más emotiva de la ceremonia fue el discurso dictado por uno de los homenajeados, el Cnel. (ST) Alberto Spada, quien transmitió lo mejor de su experiencia en estos años de Servicio al Cuerpo de Alumnos, como futuros Oficiales de la Fuerza Aérea, alentándolos a que demos lo mejor y comprometiéndonos a alcanzar la excelencia, contribuyendo así al cumplimiento eficaz de la misión de nuestra Institución.

La ceremonia finalizó con un desfile aéreo y terrestre en honor a las autoridades presentes, seguida por una comida de camaradería en el casino de Oficiales con los nuevos Retirados de la Fuerza Aérea.

Cad. 1° S. Piovene.

Media Ala, debutando **en el Escalafón**



El día 20 de noviembre no fue un día más para los Cadetes de Segundo Año.
Cada año es un día especial para cada integrante de la Fuerza Aérea pues se conmemora un nuevo aniversario de la cuna de todos los Señores Oficiales, la Escuela Militar de Aeronáutica, pero esta fecha fue importante, nada más ni nada menos, por la conmemoración del Centenario de la Escuela Militar de Aviación.
En el marco de las celebraciones por dicho aniversario, se nos hizo entrega de la Media Ala identificándonos con el Escalafón de Aviadores y Navegantes la cual nos hace integrantes del Cuerpo Aéreo.
11 aviadores y 6 navegantes conformamos la tanda "Dracos", Caballeros y Damas Cadetes de Segundo Año.
Los Señores Oficiales instructores del Curso de Selección de Vuelo nos hicieron la entrega de la tan anhelada Media Ala. Fue una gran experiencia al ver a quien me enseñó mis primeros pasos en la aviación dirigiéndose hacia mi acompañado de mis seres queridos. Me quedará gravado de por vida ese momento en el cual la media ala"pincha" mi uniforme por primera vez, la cual es un peldaño más de los tantos que conforman esta larga carrera profesional.
Luego de esto, se hizo descubrimiento de una placa la cual hace mención a la Cápsula de Tiempo la cual se encuentra enterrada en los pies de los Pabellones Patrios en la Plaza de Armas principal de nuestro Instituto, la cual contiene objetos y medios con los que contamos en la actualidad, la cual se abrirá en 100 años, en el año 2116, logrando con esto que nuestras generaciones futuras obtengan conocimiento de lo que contamos en los años que corren. Este descubrimiento se hizo por parte del Sr. Comandante del C.A.P. Brig. Gral. (Av.) Luis De León, acompañado por el Sr. Director de la EMA, Cnel. (Av.) Alejandro Arocena, quienes retiraron el Pabellón Nacional que cubría la mencionada placa, la cual estaba acompañada a sus laterales por dos Centinelas, integrantes del Cuerpo de Alumnos.
Al finalizar, en el Club de Alumnos se nos hizo entrega del diploma del "Vuelo Sólo" a los más nuevos Aviadores de la Fuerza Aérea Uruguaya.
En esta importante etapa de mi vida y mi carrera, tuve la suerte y oportunidad de ser acompañado por aquellas personas que nunca me van a dejar sólo, como lo son mi familia y mis seres queridos quienes están en las buenas y en las no tan buenas con desinterés. Luego de habernos entregado el diploma en una pequeña y cálida ceremonia en el ya mencionado Club de Alumnos, o "Casino" como se lo conoce en la jerga habitual de los integrantes del Cuerpo de Alumnos, se dió por finalizado el día de conmemoración del Centenario de la Escuela Militar de Aviación y entrega de la Media Ala.
Parecerá una meta alcanzada, pero en realidad estamos cruzando la línea de inicio de nuestro camino y por ello debemos redoblar esfuerzos.

Cad. 2º (Av.) E. de la Rosa.

Concurso **Revista Alas**

Fotografía



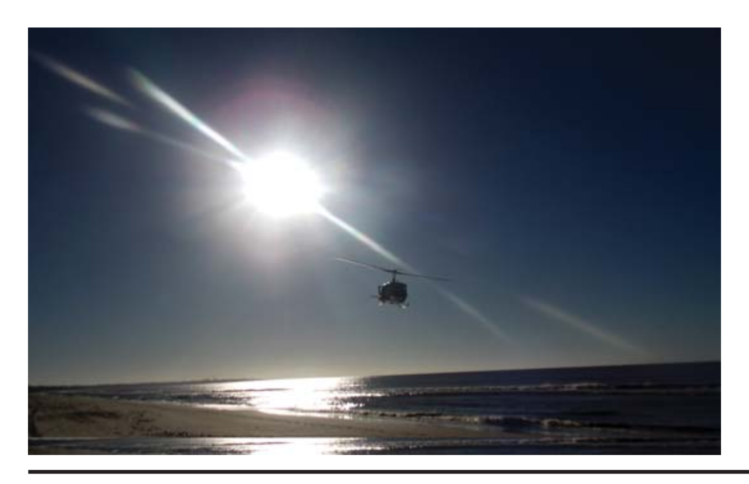
1er **puesto**

Cad. 2º Elder de la Rosa



2do **puesto**

Cad. 2º Elder de la Rosa



3er **puesto**

Cad. 2º Mauricio Machado

Literatura

¿Lo ha notado?

Que el Sol cada mañana nace a mitad de pista, justo donde los aviones se alzan en vuelo; que el verde del pasto no cede ante las crueles heladas ni los rayos del mediodía veraniego.
Que los cantares de grillos nos acompañan en desabrigadas guardias; que la luz saliente del hangar nos invita a asomar el ojo entre portón y portón.
Que entonar canciones a las tres de la madrugada, camino a nuestro puesto nos hace sentir un poco menos solos; que las luces de la cercana ciudad nos encandila nuestro pensamiento mientras desfilamos sobre la línea amarilla.
Que las gastadas suelas de las botas piden piedad, que el fusil cada día parece pesar menos; que si bien hoy no fue un buen día, mañana será otro y que solo la almohada y el tiempo lo cambiará.

Cad. 1º Denisse Nandin

Escuadrilla Halcones
en la rambla de Montevideo

El día 19 de noviembre en el marco de los festejos por el Centenario de la Escuela Militar de Aviación, tuvimos el placer de recibir en el Aeropuerto de Carrasco a la Escuadrilla de alta acrobacia aérea "Los Halcones" de la Fuerza Aérea Chilena; la cual nos brindó un espectacular festival aéreo en la Rambla de Montevideo el 20 de noviembre.

La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea deleitó al público con sus canciones y la Escuadrilla de 5 aviones Extra 300L realizó una demostración aérea en formación efectuando maniobras de alta performance, destacándose con su maniobra característica el "*Break Chileno*" dejando a todos los espectadores impactados por su gran habilidad y destreza.

Durante el espectáculo se pudo escuchar a través de altoparlantes las transmisiones de las órdenes del guía de la formación a sus numerales, entre ellas: *"Humo... humo, ¡ahora!"* y saludos al público presente que asistió al espectáculo agradeciendo su presencia.

Luego de aproximadamente media hora de demostración, la escuadrilla se despidió realizando pasajes individuales, saludando al público presente, para luego reunirse en formación y realizar un último pasaje retornando al Aeropuerto de Carrasco para su aterrizaje.

Asp. D. Lima





Viaje a **EE.UU.**



Luego de meses de espera y largos trámites realizados llego el día en el que los Sargentos Honorarios (Aviadores) Sebastián Gentini y Joaquín Bonilla partieron rumbo a los Estados Unidos de América. Tras todo un día de viajes y de esperas el Boeing 767 de United aterrizó en la ciudad de San Antonio, Texas donde los esperaba la delegación de la LACI (Latin America Cadets Initiative) integrada por 2 cadetes de 13 países de Latinoamérica prontos para partir a la Base de Lackland donde se instala la IAAFA (Inter-American Air Forces Academy). Luego de pasar la primera semana nos dirigimos a la ciudad de Washington donde pudimos visitar lugares históricos como edificios gubernamentales, como lo son la Casa Blanca, el Pentágono, los diferentes tipos de memoriales a las batallas en las que Estados Unidos participó, el monumento a Lincoln, entre otros lugares. Sin duda la mejor experiencia vivida en Washington fue un vuelo en Helicóptero UH-1N en el cual sobrevolamos toda la ciudad a baja altura. También visitamos la ciudad de Nueva York, conociendo los lugares más importantes, la Base de la Navy Annapolis y la Base de la Army West Point. El último fin de semana antes de empezar la cuenta regresiva para retornar, nos hospedamos en un hotel en el Gran Cañón donde pudimos observar un grandioso paisaje natural visto desde lo más alto y también desde lo más bajo. Sin quererlo ya nos encontrábamos en la última semana mientras nos dirigíamos a la Base de la Air Force en Colorado, la USAFA (United States Air Force Academy). Durante esta semana pudimos compartir no solo con nuestros compañeros de viaje de la LACI, sino que también convivimos con cadetes de los Estados Unidos y también otros cadetes provenientes de Europa, Asia y África. En dicha semana, formamos parte del Cuerpo de Cadetes de los Estados Unidos, en donde realizamos las mismas actividades que ellos, tanto académicas, de formación militar e inclusive físicas. En el correr de la semana se realizó un partido amistoso, donde se enfrentaban los latinoamericanos, contra el resto del mundo (Estados Unidos, Europa y Asia). Como de costumbre, los "latinos" defendieron el continente, pero más aún nosotros los uruguayos, quienes fuimos los encargados de abrir el marcador y cerrarlo con 3 goles, los dos primeros del Sargento Honorario (Aviador) Joaquín Bonilla apodado como ¨el gorila¨ con asistencia en las dos ocasiones del Sargento Honorario (Aviador) Sebastián Gentini, más conocido como "el tini". Y para liquidar el partido con una moña y un túnel del "gorila" que habilitó con un centro a los pies al "tini", quién remató con un fuerte derechazo al ángulo.

Luego de una semana de compartir distintas costumbres, anécdotas, conocimientos, ya era hora de partir hacia nuestro País, dejando atrás un sin fin de historias y recuerdos que quedarán para siempre en la memoria de estos dos Jóvenes que representaron a la Fuerza Aérea Uruguaya.

Sgto. Hrio. (Av.) Joaquín Bonilla.

Galería de fotos
Kronos '13



Galería de fotos
Dracos '14




Galería de fotos
Apolos '15
Apolooos


Galería de fotos
'16

Galería de fotos
EMA 2016




ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
CURSO PROFESIONAL
ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
CURSO PREPARATORIO
ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
CUERPO DE ALUMNOS





Cad. 3º (Av.) Diego de Armas

Cbo. Hrio. (Av.) Alejandro Velázquez



Cad. 3º (Av.) Jonathan Balcedo



Cad. 3º (Av.) Liniquer Suárez



Cad. 3º (Nav.) Javier Longo



Cad. 3 º(Av.) Sebastián Sarasúa



Cad. 3º (Av.) Diego Pascual



Cbo. Hrio. (Av.) Mauro Urruty



Cbo. Hrio. (Av.) Facundo Álvarez



Cbo. Hrio. (Av.) Joaquín Silveira



Sgto. Hrio. (Nav.) Agustín De Patti

KRONOS 13



Cbo. Hrio. (Av.) Mirko Zuzul



Cbo. Hrio. (Av.) Pablo Addiego



Cbo. Hrio. (Nav.) Natalia Zuluaga



Cbo. Hrio. (Av.) Santiago Hernández



Cbo. Hrio. (Nav.) Matías Díaz



Cbo. Hrio. (Nav.) Matías Fernández



Cbo. Hrio. (Av.) Bruno Fernández



Cbo. Hrio. (Av.) Eric Barrios



Sgto. Hrio. (Av.) Joaquín Bonilla



Sgto. Hrio. (Av.) Romina Rivero



Cbo. Hrio. (Av.) Luis Barreiro



Sgto. Hrio. (Av.) Sebastián Gentini

Ceremonia de entrega de premios y **Escuadrilla Kronos**







El día 22 de noviembre se realizó como todos los años la ceremonia de entrega de premios donde se ve reflejado el esfuerzo de las Damas y Caballeros Cadetes de Tercer Año a lo largo de su pasaje durante cuatro años en el Instituto y la designación de los derecha de año.
Este año recibieron premios los Sgtos. Hrios. (Avs.) S. Gentini y R. Rivero, el Sgto. Hrio. (Nav.) A. De Patti, los Cbos. Hrios. (Avs.) S. Hernández, B. Fernández, L. Barreiro y M. Urruty, el Cbo. Hrio. (Nav.) M. Fernández, y el Cad. 3º (Av.) D. de Armas, y por último los derechas de cada promoción Cad. 2º (Av.) L. Aguallazo, Cad. 1º G. Pérez y el Asp. R. Menéndez.
Entregados los premios una escuadrilla de 4 aeronaves Aermacchi T-260 tripuladas por los clases de la siguiente manera:
Numeral 1 (Guía): Cbos. Hrios. (Avs.) S. Hernández y E. Barrios, Numeral 2: Sgtos. Hrios. (Avs.) J. Bonilla y S. Gentini, Numeral 3: Cbos. Hrios. (Avs.) A. Velázquez y M. Zuzul y Numeral 4 (Solista): Cad. 3°(Av.) D. de Armas y Cbo. Hrio. (Av.) M. Urruty) realizó una demostración aérea. La escuadrilla Kronos hizo su primer pasaje en formación en "V" y un segundo pasaje en "Finger". El solista rompió la formación para emprender un ascenso sobre el campo y comenzar con una impresionante serie acrobática compuesta de diversas maniobras de Alta Performance, seguidamenrte los numerales 1, 2 y 3 realizaron un pasaje para ejecutar la "Bomba". Para terminar con la demostración el solista procedió a ejecutar un 360º con pasaje bajo desatando los aplausos de los presentes.

Cad. 1º G. Pérez.

Promoción: "Centenario de la Escuela Militar de Aviación"

Escalafón "A" (Aviadores)	Escalafón "B" (Navegantes)
Alférez (Av.) Joaquín Bonilla	Alférez (Nav.) Agustín De Patti
Alférez (Av.) Romina Rivero	Alférez (Nav.) Matías Díaz
Alférez (Av.) Sebastián Gentini	Alférez (Nav.) Matías Fernández
Alférez (Av.) Alejandro Velázquez	Alférez (Nav.) Natalia Zuluaga
Alférez (Av.) Bruno Fernández	Alférez (Nav.) Javier Longo
Alférez (Av.) Facundo Álvarez	
Alférez (Av.) Joaquín Silveira	
Alférez (Av.) Luis Barreiro	
Alférez (Av.) Mauro Urruty	
Alférez (Av.) Mirko Zuzul	
Alférez (Av.) Pablo Addiego	
Alférez (Av.) Santiago Hernández	
Alférez (Av.) Jonathan Balcedo	
Alférez (Av.) Diego de Armas	
Alférez (Av.) Diego Pascual	
Alférez (Av.) Liniquer Suárez	
Alférez (Av.) Sebastián Sarasúa	
Sub-Teniente Eric Barrios (Panamá)	



Premios

Alf. (Av.) Sebastián Gentini
Más alto promedio de egreso en el Curso de Aviadores.
Más alta nota de egreso en el Curso de Aviadores.
Más alto promedio de Estudios.
Más alto promedio en Educación Física.
Más alto promedio en Materias Jurídicas.

Alf. (Nav.) Agustín De Patti
Más alto promedio en el Curso de Navegantes.

Alf. (Av.) Bruno Fernández
Más alto promedio en Aptitud Militar.

Alf. (Av.) Santiago Hernández
Más alto promedio de Aptitud de Vuelo.

Alf. (Nav.) Matías Fernández
Más alto promedio en Idioma Inglés.

Alf. (Av.) Luis Barreiro
Más alto promedio en Conducta.

Alf. (Av.) Diego De Armas
Más alto Espíritu de Vuelo.
Más alto promedio en el Curso de Informática.

Alf. (Av.) Romina Rivero
Más alto en asignaturas Profesionales Aéreas.

Alf. (Av.) Mauro Urruty
Elegido por los integrantes de su promoción como el Mejor Compañero.

Distinciones

Banderas y Escoltas para el año 2017

Cbo. Hrio. (Av.) Luis Aguallazo	Pabellón Nacional
Cad. 1º Ricardo Menéndez	Bandera de Artigas
Cad. 2º Gonzalo Pérez	Bandera de los Treinta y Tres Orientales
Cad. 2º Gonzalo García	1º Escolta
Cad. 3º (Av.) Cristian Pacheco	2º Escolta
Cad. 2º Denisse Nandin	3º Escolta
Cad. 3º (Nav.) Facundo Martiarena	4º Escolta

Primero en su Curso

Cbo. Hrio. (Av.) Luis Aguallazo
Cad. 2° Gonzalo Pérez
Cad. 1º. Ricardo Menéndez.

Clausura de Cursos y **Fiesta Militar**

El pasado 23 de noviembre se realizó la Ceremonia de Clausura de Cursos y Colación de Grados 2016 en el Instituto. Esta contó con la presencia del Señor Vice Presidente de la República, Señor Raúl Sendic, autoridades de diferentes países y de Fuerzas Armadas.

Este año y con motivo del Centenario de la Escuela Militar de Aviación se hicieron presentes las siguientes Banderas y Escoltas extranjeras: Escuela de Aviación Militar de la Fuerza Aérea Argentina, Academia de la Fuerza Aérea Brasileña, Escuela de Aviación "Cap. Manuel Ávalos Prado" de la Fuerza Aérea Chilena, Academia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y Academia Militar "Francisco Solano López" de la Fuerza Aérea Paraguaya.

El Director del Instituto acompañado por el Vice Presidente de la República revistó a la formación del Cuerpo de Alumnos del Instituto y al agrupamiento de Banderas. A continuación el General del Aire Alberto Zanelli y el Cnel. (Av.) Nery Egaña, descubrieron las placas conmemorativas del Comando General de la Fuerza Aérea.

El Comandante en Jefe de la FAU, el Comandante de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, el Comandante de la Fuerza Aérea Chilena y el Comandante en Jefe del Ejército Nacional, procedieron a condecorar por el "Mérito Aeronáutico" a los Pabellones de la Escuela de Aviación Militar de la Fuerza Aérea Argentina, de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" de la Fuerza Aérea de Chile y de la Escuela Militar del Ejército Nacional que han formaron parte de la historia de la Escuela Militar de Aviación.

Seguidamente se procedió a la entrega de los Pabellones Patrios a los nuevos abanderados y sus respectivos escoltas.

Se realizó la entrega de las espadas, despachos, diplomas y un ejemplar de la Constitución a los alumnos que egresaron por parte del Vice Presidente de la República, Señor Raúl Sendic, el Señor Ministro de Defensa Nacional, Dr. Jórge Menéndez, el Señor Comandante en Jefe de la FAU, General del Aire Alberto Zanelli, y el Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Dr. Gerardo Amarilla. La Promoción que egresó fue denominada "Centenario de la Escuela Militar de Aviación".

Finalizando la ceremonia el Jefe del Cuerpo de Alumnos, May. (Av.) Maximiliano García, solicitó autorización para dar comienzo al desfile aéreo y terrestre en honor a las autoridades presentes. En esta oportunidad sobrevoló la ceremonia una escuadrilla de A-37B "Dragonfly" del Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza), la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" perteneciente a la Fuerza Aérea Chilena y una escuadrilla de Aermacchi T-260 de la Escuela Militar Aeronáutica.

Cad. 1º M. Melo.





Fiesta **Social**

El día 25 de noviembre fue el elegido para llevarla a cabo, como al final de todos los años, la "Fiesta Social" en el Club Fuerza Aérea. Una fecha más que esperada por todos los integrantes del Cuerpo de Alumnos, ya que es en esta noche donde los Cadetes, los Nóveles Alféreces recién egresados y los Señores Oficiales comparten una agradable velada libre de cualquier tensión o responsabilidad. Se trata de celebrar un duro año de esfuerzo y sacrificio, con un nuevo ascenso y dando paso así a una nueva etapa en nuestra carrera como militares.
También estuvieron presentes muchos de nuestros familiares y amigos, pilares fundamentales de apoyo que supieron acompañarnos en todo momento y ayudarnos a superar cada obstáculo.
Se despidió así una nueva Tanda, Kronos; pasando a formar parte del Cuadro de Oficiales de la Fuerza Aérea, no sin antes haber bailado el tradicional vals al ritmo de la Banda de Músicos "Cnel. (BM) Walter Miños" con sus familiares.
Se otorgó el Premio al Instructor del Año, siendo distinguido el Tte. 1º (Av.) Ricardo Trías, recibiendo de manos del Señor Comandante en Jefe de la FAU el Premio y los aplausos del público presente.
Por fin llegó el momento tan deseado, ¡A disfrutar de las vacaciones!


Asp. S. Piovene









Despedida **Kronos**

Muchos podrán discutir y dar miles de razones explicando por qué sus cuatro años en la EMA fueron difíciles, las locuras que cometieron, las peripecias que debieron pasar y las anécdotas increíbles que tendrán para contar de ahora en más, nosotros antes de hablar de las dificultades, debemos hablar de nuestra suerte. Pasarán 100 años hasta que se repita este hecho y no será igual, tuvimos esa suerte de siempre mirar de costado pero dentro de la historia misma, sin quejarnos, tratamos de cargar con el precio hermoso de ingresar en los 100 años de esta Fuerza Aérea, y de egresar en los 100 años de la Escuela Militar de Aeronáutica, nosotros podremos decir siempre lo especiales que somos, pero para aquellos que no lo sienten como nosotros, nos tendrán la sana envidia que la historia nos ha brindado.

Discúlpennos los que intentaron inculcar sus enseñanzas en cada uno de nosotros, si les pareció en algún momento que no lo lograban, si creyeron que estábamos siendo desafiantes o vivases, pero esa rebeldía forjo la historia que hoy nos antecede, o así lo creemos hoy nosotros, siempre seremos agradecidos de sus palabras y seguro que nos guiarán por esta carrera. Por lo que dejamos, los que nos siguen, esperamos dejarles la alegría de disfrutar cada día lo que hacen, de disfrutar los sueños y las exigencias que se les impongan, de disfrutar esta honrosa profesión de hombres del cielo, que sean responsables, más que nosotros, que sean profesionales, más que nosotros, porque esa es la idea, que los que nos siguen sean mejores. Ya confrontamos ese destino, el de irnos, el de comenzar otros caminos, de seguir un poco más solos ahora, dejar el nido, saltar y abrir las alas, ahora comienza esa época en donde los Kronos decolan, y esperan donde aterrizar. La EMA, nos mira como cuidándonos, y nosotros siempre la sabremos cuidar a ella.

¡Kronos, buen vuelo!

Despedida **"Alas 2016"**

Lo que más conforta y eleva a un hombre, es hacer realidad por sí mismo y en su propio corazón, los sueños que alimentan sus más profundas ilusiones. De esto se trata "Alas", de los sueños e ilusiones de los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica. Se trata de los sueños transformados en palpables realidades y de las ilusiones que aún forman parte de nuestro ser. Tratamos de reflejar en estas páginas quiénes somos y el por qué de nuestra alada vocación; tratamos de transformarnos en los orgullosos herederos de todas las generaciones que trazaron el camino que hoy recorremos, pero a nuestra manera. "Alas" significa nuestro deseo de hacer del vuelo nuestra vida y el derecho de expresar nuestros más profundos sentimientos.

Consejo Editor **2016**



De izquierda a derecha:
Asp. Nidia Fernández, Asp. Santiago Piovene, Cad. 1° Octavio Carnales, Cad. 1° Federico Sandoval, Cad. 2° Elder de la Rosa, Cad. 2° Maximiliano Rosas, Cbo. Hrio. (Av.) Pablo Addiego, Cad. 2° Mauricio Machado, Cad. 1° Gonzalo Pérez, Cad. 1° Denisse Nandin, Asp. Martín Melo, Asp. Diego Lima, Asp. Pablo Torres.

Ausente:
Cbo. Hrio. (Nav.) Natalia Zuluaga.


Formación AT-6 - FAU 366 y
Escuadrilla acrobática "Halcones" de la FACH
en el 100 aniversario de la Escuela Militar de Aviación
Montevideo - noviembre de 2016
FUERZA AEREA
ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
URUGUAY
ESCUELA MILITAR DE AVIACION
1916 - 2016


FUERZA AÉREA
ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
URUGUAY
Fuerza Aérea Uruguaya
Escuela Militar de Aeronáutica
UN
306